This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

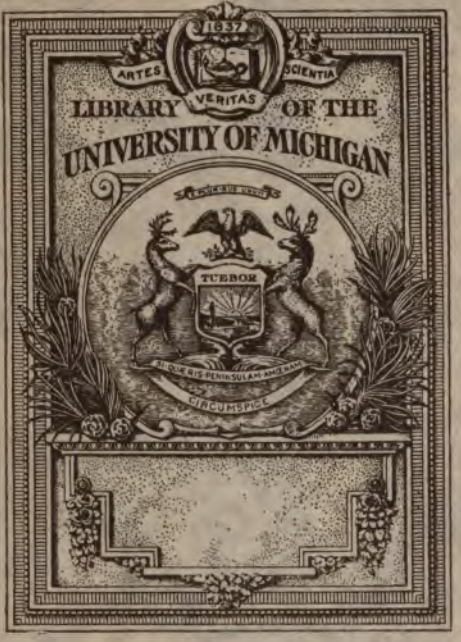
Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

A 446592 DUPL

Das Buch der Berufe

Der Marineoffizier

GEBRÜDER · JÄNECKE · HANNOVER


1837
ARTES
SCIENTIA
VERITAS
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE

Aus der Büchersammlung
von
Rupprecht.
Nummer: 2559
Abtheilung: O

G. 6410

V
3
.G
r

Kaiser Wilhelm II.

Nach einer Aufnahme von Reichard & Lindner in Berlin

Das Buch der Berufe

Ein Führer und Berater bei der Berufswahl

I

Der Marineoffizier

Von

Eugen Kohlhauer

Korvettenkapitän a. D.

Mit 43 Abbildungen im Text und einem Titelbild

Hannover

Verlag von Gebrüder Jänecke

1900

Inhalts-Verzeichnis.

Seite

I. Einleitung: Welchen Zweck verfolgt das Buch? 1

II. Wesen des Offiziers im allgemeinen und des Seeoffiziers im besonderen 5

III. Geschichtliches über Entstehen und Entwickelung des Seeoffizierkorps 11

IV. Der Boden, auf dem sich der Dienst und das Leben des Seeoffiziers abspielt: Die Schiffe; Zweck und Verwendung derselben.... 19

Tabelle der Kriegsschiffe und -Fahrzeuge der Kaiserl. Flotte 27

V. Schilderungen aus dem Leben eines Seekadetten, Fähnrichs zur See und jungen Seeoffiziers 34

Abschied von der Heimat, Eintritt 34

Einschiffung, erste Zeit an Bord 42

Tages-Routine im Hafen 49

Die ersten Übungstouren in See 56

Tages-Routine in See 59

Letzte Übungstour vor dem Verlassen der Heimat 66

Antritt der Ausreise 74

Von Plymouth nach Madeira und Barbadoes 90

Barbadoes und Martinique 104

Guadeloup, Antigua, Trinidad und Dominique 117

St. Thomas, Portoriko und Havanna 129

Die Heimreise, Fähnrichsexamen 145

Marineschule und Offiziersexamen 156

Kommandierung zu Spezialkursen 163

Kommandierung auf Schiffe; Offizierswahl; Beförderung zum Leutnant zur See 164

Seite

Der Fähnrich als Vorgesetzter 165
Im Rettungsboot 169
Die Bugtalje 172
Der Fähnrich als Korporalschaftsführer 175
Der Fähnrich zur Unterstützung des Navigations-Offiziers 179
Der Fähnrich der Wache 182
Der Fähnrich als Geschütz- und Zugführer in der Batterie 185
Der Offizier der Vordeckwache 190
Der Leutnant als Wachthabender auf einem kleinen Kreuzer ... 192
An Bord S. M. Kanonenboot „Iltis" 195
Der Torpedoboots-Kommandant 199
Heimkehr mit Urlaub 205
Stundenplan für den Unterricht der Seekadetten an Bord 207
VI. Vorschriften über die Ergänzung des Seeoffizierkorps 208
VII. Schluß 239

I.

Einleitung: Welchen Zweck verfolgt das Buch?

Das Offizierkorps der Kaiserlichen Marine setzt sich zusammen aus:

a. dem Seeoffizierkorps;
b. dem Offizierkorps der Marine-Infanterie;
c. dem Marine-Ingenieurkorps;
d. den Feuerwerks-Zeug- und Torpedo-Offizieren;
e. dem Sanitäts-Offizierkorps.

Der „junge Marineoffizier", mit welchem dieses Büchlein sich beschäftigen soll, ist der Seeoffizier.

Wenn schon seit mehreren Jahrzehnten in Deutschland ein langsames Fortschreiten des Interesses für alles, was mit der deutschen Flotte in Zusammenhang steht, beobachtet werden konnte, so ist dies Interesse, wohl angefacht durch die beispiellos schnelle Entwickelung unserer Industrie und deren Einwirkung auf den Seeverkehr, in einem großen Teile unseres Volkes mit geradezu elementarer Gewalt in Erscheinung getreten.

„Die deutsche Flotte und der Kieler Hafen als Unterlage ihrer Errichtung war seit 1848 einer der zündenden Gedanken, an deren Feuer die deutschen Einheitsbestrebungen sich zu erwärmen und zu versammeln pflegten." So hat der große erste Reichskanzler die Stimmung des deutschen Volkes beurteilt und verstanden.

Die Einheit des Reiches, die Kaiserkrone, wurden auf den blutgedüngten Schlachtfeldern Frankreichs geschmiedet. Preußen brachte erst dem norddeutschen Bunde, dieser dem neuerstandenen Reich, seine kleine Flotte als Morgengabe dar — nun war eine deutsche Flotte vorhanden, und der deutsche Adler begann seinen Flug über das blaue Meer zu wagen!

Die Flotte blieb im Anfang klein und wuchs nur sehr langsam heran. Jene, vom ersten Reichskanzler so trefflich geschilderte Stimmung unseres Volkes schien nach Erfüllung des sehnsüchtigen Wunsches nach Einheit vergessen zu sein. Doch es schien nur so: „sie war unvergessen, wohl aber zurückgedrängt, um im Verborgenen weiterzuschlummern.“ Es fehlte nur der Weckruf, welcher in der Masse diese Stimmung aus dem Schlaf rütteln konnte, welcher die Nation an ihre weltgeschichtliche Mission erinnerte und das Mahnwort aussprach, daß eine starke Flotte hierzu dringend erforderlich sei. Da fielen jene bedeutungsvollen Worte unseres nach Hohenzollern-Tradition von hoher Warte aus weit in die Zukunft schauenden Kaisers Wilhelm II., als zu Hamburg am 18. Oktober 1899 auf seinen Befehl und in seiner Gegenwart das neue Linienschiff „Kaiser Karl der Große“ getauft war: „Bitter not ist uns eine starke deutsche Flotte!“ Wie ein heller Blitzstrahl schlugen diese Worte in die Herzen und Sinne des ganzen deutschen Volkes.

Gleich seinem Ahnherrn, dem großen Kurfürsten Friedrich Wilhelm, hat auch unser Kaiser Wilhelm II. mit scharfem Auge erkannt, was uns not thut, um die durch die glänzenden Kriegsthaten unseres deutschen Volkes in Waffen geschaffene Stellung unter den Großmächten der Welt zu erhalten. Die Reichsgewalt muß notwendig auch als Seegewalt auftreten, nicht weil der Ehrgeiz dazu drängt, sondern weil die ganze Lage von Seehandel, Export- und Import-Industrie dazu treiben. Der eine, noch schwache Arm unserer Wehrkraft muß so gestärkt werden, daß er „schützen“ kann, daß er Freund und Feind die Achtung einflößt, ohne welche eine für unsere Stellung im Konzert der Mächte notwendige Beteiligung an Fragen weltgeschichtlicher Verwickelungen nicht denkbar ist. Mehr und mehr spielen diese Fragen aber nicht mehr auf kontinentalem Boden sich ab, sondern auf See und über See.

Der rote brandenburgische Adler mußte seiner Zeit ermattet seinen stolzen Flug auf den weiten, freien Ozean hinaus aufgeben — ruhmreich genug war derselbe in seiner kurzen Dauer gewesen! Es war noch zu früh! Wohl hatte Friedrich Wilhelm auch die dringende Not erkannt, aber die politischen Verhältnisse des damaligen deutschen

Reiches verhinderten das „ganze Deutschland“ daran, dem hohen Gedankenfluge des einzelnen zu folgen, es vermochte ihn nicht einmal zu verstehen.

Heute ist das deutsche Reich geeint und gekräftigt einer kommenden Generation geschenkt. Die deutsche Kriegs- und Handelsflagge, die Flagge „schwarz-weiß-rot“ weht an den fernsten Küsten unter hohen Uferfelsen und über tiefem Meeresgrund, Beziehungen anknüpfend und Völker verbindend. Der Weckruf unseres Kaisers hat, ungleich der Mahnungen seines großen Ahnherrn, ein begeistertes Verständnis in der breiten Masse des deutschen Volkes gefunden, und in stolzem Fluge über die Weltmeere verkündet nun der Reichsadler überall: daß althanseatischer Geist in Deutschland wieder erwacht ist und mit festem Griff den ihm gebührenden Teil zu nehmen und zu halten gesonnen ist.

Es ist nur natürlich, wenn in idealer Begeisterung sich in erster Linie die Jugend an dem thatkräftigen Weckruf unseres Kaisers, dem Reich die Seegeltung zu schaffen, erwärmt. Es ist nur natürlich, daß überall in den jungen Herzen die Lust erwacht, zur See zu gehen, um dort mit aller Kraft des Körpers und Geistes beitragen zu können zu des Reiches Herrlichkeit und Größe auf und über See.

So werden viele jungen Leute, getragen von der so mächtig geweckten Begeisterung unserer Tage, noch auf den Bänken der Schule den Entschluß fassen, sich den Seedienst als Lebensberuf auszuwählen.

Wie wenig kennt aber der Jüngling das, was ihm als einem kleinen Rad in dem großen Getriebe des Seedienstes obliegt; wie leicht kann die jugendliche Begeisterung ohne eingehende Kenntnis der zu erwartenden Verhältnisse zu einer falschen Berufswahl führen! Ein kleines Rad im großen Betriebe zu sein! Im Anfange ein „Nichts“ zu sein, wie reimt sich das zusammen mit dem Drange nach großen und heroischen Thaten, welcher die Phantasie des eintretenden Seekadetten so oft erfüllt. Freilich *ist* er anfangs nicht viel — aber mit Fleiß und Mühe kann er *etwas* werden. Auch müssen im Großbetrieb selbst die kleinsten Räder funktionieren. Kapitän Marryat spricht sich sehr treffend darüber aus, etwa so:

„Trommel und Horn rufen auf die Gefechtsstation. Wo bleiben nun die hochfliegenden Ideen gewaltiger Thaten, die des Kadetten Brust einst schwellten? Du stehst an deiner Karronade, siehst wohin du schießen sollst, und immer kleiner wird dein Gesichtskreis, immer enger dein Feld der Thätigkeit — der Pulverdampf läßt dich selbst die Nachbargeschütze nicht mehr erkennen. Aber der Karronaden und Geschütze sind viele an Bord, sie sind alle mit ihren Führern in der gleichen Lage wie du, wenn alle ihre Schuldigkeit thun, dann kracht und schmettert es auf das Ziel, daß dem Feind die Splitter nur so um die Ohren fliegen."

Dem Jüngling also, welchem Begeisterung, Neigung und Lust die Wahl des Berufes eines Seeoffiziers eingegeben haben, gilt in erster Linie dieses Büchlein.

Es will versuchen, ihm die Freuden, aber auch die kleinen Leiden des Standes und Berufs zu schildern, will ihm den Gang der Entwickelung vom Eintritt an in den Beruf vor Augen führen und ihm die Anforderungen schildern, welche an seine Kenntnisse und seine körperlichen Fähigkeiten, an seinen Charakter für den Beruf eines Seeoffiziers gestellt werden müssen.

Möge er sich selber an der Hand dieser Zeilen prüfen, ob er dem genügen kann und genügen will und erst dann seine Entscheidung treffen.

Aber auch den Eltern, den Vormündern und Lehrern, die oft ungleich besser als der Jüngling selber allgemein urteilen und die in erster Linie mit die Verantwortung für die Wahl des Berufes des Sohnes, oder des Mündels zu tragen haben, will dieses Büchlein ratend zur Seite stehen, damit sie vielleicht erkennen können, ob der vor die Berufswahl gestellte junge Mann alle jene Eigenschaften in sich vereinigt hat, oder doch deren gesunde Keime in sich trägt, welche der gewählte Beruf erfordert.

Selbsttäuschungen kommen leider nur zu oft vor; an Eltern Vormünder und Lehrer ergeht daher die Mahnung, ernstlich zu prüfen um späterer vergeblicher Reue vorzubeugen.

Hierzu soll dieses Büchlein behülflich sein.

II.

Wesen des Offiziers im allgemeinen und des Seeoffiziers im besonderen

Das Wesen des Offiziers, des Vertreters des Standes, dem die Verteidigung von Thron und Vaterland anvertraut ist, fordert nicht nur die realen Grundlagen der Berufs-Kenntnisse, sondern beruht auch in ganz hervorragender Weise auf sehr idealen Anschauungen.

Die Fachkenntnisse können durch Erziehung und Erfahrungen unter Zuhülfenahme von Begabung und Geschick erworben werden, die idealen Begriffe müssen bereits in Herz und Gemüt eines jungen Menschen als Keim vorhanden sein, um sich voll und ganz entfalten zu können.

Prinz Heinrich von Preußen

Jeder Offizier soll seinen Untergebenen ein Beispiel der Treue gegen den Kaiser und König, guter Sitte und der Achtung vor der Religion sein.

In allen Verhältnissen, und wie groß auch die Gefahr sei, der er ausgesetzt wäre, hat er alles aufzubieten, um zum Ruhme der deutschen Waffen beizutragen und die Ehre der Flagge hochzuhalten.

Die Offiziere haben stets zu beachten, daß der militärische Gehorsam den entschiedensten Willen verlangt, Befehle auf das Pünktlichste, ohne Bekrittelung und Lauigkeit, mit Dransetzung aller Kräfte und selbst des Lebens auszuführen. Andererseits ist es ihre Pflicht, sich mit dem Geiste erhaltener Befehle und Instruktionen vertraut zu machen, damit ihnen dieselben auch für nicht vorgesehene Fälle, besonders aber im Kriege, einen Anhalt gewähren. Der Vorgesetzte

aber muß ſeine Untergebenen, ſeine jüngeren Offiziere, ganz in ſeine Intentionen, in ſeinen Geiſt einweihen — wie es einſt Nelſon that. In ſeinem berühmten Geſchwaderbefehl vor der Schlacht bei Trafalgar giebt er hierin ein Muſter für alle Seeoffiziere und bemerkt beſonders auch: „daß kein Kapitän, in Lagen, wo er Signale nicht verſtehen oder deutlich erkennen könne, falſch handeln würde, wenn er ſein Schiff längsſeit eines feindlichen lege.“

Es iſt Pflicht der Offiziere, das Intereſſe des Dienſtes in jeder Beziehung und ohne Scheu vor Verantwortung bis zur Selbſtaufopferung wahrzunehmen. Das Beſtreben, Verantwortlichkeit von ſich abzulehnen, ob auch das Intereſſe des Dienſtes dabei leide, iſt eines Offiziers unwürdig, läßt keine entſchloſſene That zu und iſt mit der wahren Disziplin nicht vereinbar. Das Benehmen eines Offiziers wirkt aber in dem Auftreten des Matroſen wie ein Spiegelbild.

Disziplin iſt der Inbegriff militäriſcher Zucht und Ordnung, ohne die eine leiſtungsfähige Kriegsmacht undenkbar iſt. Sie allein verbindet die einzelnen Glieder zu einem Ganzen in der Hand des Führers, und dieſes Ganze läßt ſich erſt mit Erfolg gegen den Feind führen und dann mag auch der kriegeriſche Geiſt zur Geltung kommen und zum Siege führen.

Kriegeriſcher Sinn treibt in den Kampf und wächſt in demſelben. Kampf giebt es überall im Leben, er ſteigert ſich auf dem Schlachtfelde zum blutigen Kampf Mann gegen Mann, und dieſem Streit ſteht das Ringen des Seemannes mit den Elementen ebenbürtig zur Seite. Mehr wie bei irgend einem anderen Offizier wirkt deshalb der Beruf des Seeoffiziers auch im Frieden ſchon für die Ausbildung tapferen, kriegeriſchen Geiſtes: Seefahren heißt den Gefahren des Meeres kühn die Stirne bieten, mit Hülfe der Fachkenntniſſe nicht allein ſie überwinden, ſondern kalten Bluts, mit kühl berechnendem Geiſt ihnen ins Auge ſchauen!

Die herrlichſten Worte, um viele ideale Eigenſchaften eines richtigen Offiziers zu bezeichnen, hat Kaiſer Wilhelm der Große perſönlich den Beſtimmungen über die Ehrengerichte der Offiziere in der kaiſerlichen Marine vorgeſetzt. Von einziger Schönheit der Sprache und packender

Wahrheit müſſen ſie in den Herzen aller Offiziere ein Echo finden, und deshalb ſollen ſie auch hier eine Stätte finden:

„Ich will, daß die heute von mir vollzogene Verordnung über die Ehrengerichte der Offiziere in Meiner Marine in dem Geiſt verſtanden und angewendet wird, der Meine Marine ſeit ihrem Beſtehen ausgezeichnet hat. Ich erwarte daher von dem geſamten Offizierkorps Meiner Marine, daß ihm, wie bisher ſo auch in Zukunft die Ehre das höchſte Kleinod ſein wird; dieſelbe rein und fleckenlos zu erhalten, muß die heiligſte Pflicht des ganzen Standes wie des einzelnen bleiben.

Die Erfüllung dieſer Pflicht ſchließt die gewiſſenhafte und vollſtändige Erfüllung aller anderen Pflichten des Offiziers in ſich. Wahre Ehre kann ohne Treue bis in den Tod, ohne unerſchütterlichen Mut, feſte Entſchloſſenheit, ſelbſtverläugnenden Gehorſam, lautere Wahrhaftigkeit, ſtrenge Verſchwiegenheit, wie ohne aufopfernde Erfüllung ſelbſt der anſcheinend kleinſten Pflichten nicht beſtehen. Sie verlangt, daß auch in dem äußeren Leben des Offiziers ſich die Würde ausdrücke, die aus dem Bewußtſein hervorgeht, dem Stande anzugehören, dem die Verteidigung von Thron und Vaterland anvertraut iſt. — Der Offizier ſoll beſtrebt ſein, nur diejenigen Kreiſe für ſeinen Umgang zu wählen, in denen gute Sitte herrſchend iſt, und darf am wenigſten an öffentlichen Orten aus dem Auge laſſen, daß er nicht blos als gebildeter Mann, ſondern auch als Träger der Ehre und der geſteigerten Pflichten ſeines Standes auftritt.

Von allen Handlungen, welche dem Ruf des einzelnen oder der Genoſſenſchaft nachteilig werden können, beſonders von allen Ausſchweifungen, Trunk und Hazardſpiel, von der Übernahme ſolcher Verpflichtungen, mit denen auch nur der Schein unredlichen Benehmens verbunden ſein könnte, vom hazardmäßigen Börſenſpiel, von der Teilnahme an Erwerbsgeſellſchaften, deren Zweck nicht unantaſtbar und deren Ruf nicht tadellos iſt, ſowie überhaupt von jedem Streben nach Gewinn auf einem Wege, deſſen Lauterkeit nicht klar erkennbar iſt, muß der Offizier ſich weit abhalten.

Sein Ehrenwort darf er nie leichtſinnig verpfänden.

Je mehr auswärts Luxus und Wohlleben um sich greifen, um so ernster tritt an den Offizierstand die Pflicht heran, nicht zu vergessen, daß es nicht materielle Güter sind, welche ihm die hochgeehrte Stellung im Staate und der Gesellschaft erworben haben und erhalten werden. Nicht nur, daß die kriegerische Tüchtigkeit des Offiziers durch eine verweichlichende Lebensweise beeinträchtigt werden könnte, sondern völlige Erschütterung des Grundes und Bodens, worauf der Offizierstand steht, ist die Gefahr, welche das Streben nach Gewinn und Wohlleben mit sich bringen würde.

Admiral von Knorr

Je eifriger die Offizierkorps treue Kameradschaft und richtigen Korpsgeist pflegen, um so leichter werden sie Ausschreitungen vorbeugen, auf Abwege geratene Kameraden in die richtigen Bahnen zurückleiten, unnütze Händel und unwürdige Zänkereien vermeiden. Niemals darf das berechtigte Selbstgefühl des Offiziers in Mangel an Achtung oder in Überhebung gegen andere Stände ausarten. Je mehr der Offizier seinen Beruf liebt, und je höher er dessen Zwecke auffaßt, um so mehr wird er ermessen, in wie hohem Grade das volle Vertrauen aller Stände zum Offizierstande eine Bedingung für die erfolg- und ruhmreiche Lösung der letzten und höchsten Aufgabe der Marine ist."

So folgen die Marine-Offiziere in allem idealen Streben ihres Standes den alten Überlieferungen der Offiziere des preußischen Heeres, die ja auch verbindlich für das deutsche Heer geworden sind. Wahre Ehre und wahre Kameradschaftlichkeit, einfache Sitten bei vornehmer Gesinnung und keine Überhebung gegen andere Stände, das sind auch in der Marine die Grundpfeiler der hohen Stellung, welche die Offiziere im Staat und in der Gesellschaft einnehmen.

Den hier angedeuteten idealen Anforderungen stellen sich die realen fachmännischen an die Seite.

Der Zweck der Flotte ist in erster und letzter Linie der Krieg. Daneben treten aber eine ganze Reihe von Friedensaufgaben, die auch nicht gering zu achten sind. So besteht der Schutz des deutschen Seehandels nicht allein in kriegerischen Unternehmungen, gegen menschliche Feinde des Handelsmannes und Seefahrers. Er zeigt sich auch darin, daß dem Schiffer Mittel und Wege ausgeprobt und angegeben werden, um den Gefahren von Wind und Seegang, Nacht und Nebel, Klippen und Untiefen wirksam zu begegnen.

Die Herstellung von Seekarten, die Nutzbarmachung aller Beobachtungen ozeanographischer und meteorologisch-maritimer Natur für die Zwecke der Schiffahrt, namentlich der Handelsschiffahrt, das sind hervorragende Zwecke der Marine im Frieden, deren Förderung ihr am Herzen liegen muß.

Soll eine Flotte aber diese Zwecke erfüllen, so muß sie vor allen Dingen Offiziere besitzen, welche es verstehen, die Schiffe zu beseelen, damit sie siegreich den Kampf mit den Elementen aufnehmen und dem Vaterlande zum Nutzen, zur Ehre und zum Ruhm im Krieg und Frieden verwendet werden können.

Gerade in außerordentlichen und schwierigen Fällen, in schwerem Sturm und dunkler Nacht, wo es darauf ankommt, alle geistigen und körperlichen Kräfte aufs äußerste anzuspannen, um drohender Gefahr ruhig ins Auge zu sehen, zeigen sich die vornehmsten Eigenschaften des Seeoffiziers, die er schon im Frieden mit allen Befehlshabern zur See teilen muß.

Neben der natürlichen Begabung für den Beruf des Seemanns wird hier aber auch die Erziehung einzusetzen haben, damit Vollendetes erreicht werde.

Die seemännische Erziehung ist eine vorzugsweise praktische, aus Büchern ist nicht viel zu lernen, und die Erfahrung ist die Lehrmeisterin. Wie hoch „Erfahrung“ anzuschlagen ist, geht aus den Worten hervor, welche Nelson in den Mund gelegt werden: „Ich opfere gern ein Linienschiff, wenn der Kommandant dabei etwas lernt!“

Für den Seeoffizier genügt aber die praktische Ausbildung als Seemann allein nicht; als Träger der schon genannten Zwecke der Flotte in Krieg und Frieden muß ein tieferes Wissen mit der praktischen Seemannschaft harmonisch verbunden sein.

In erster Linie wird es schon notwendig erscheinen, damit der angehende Seeoffizier sich diese Kenntnisse auch anzueignen vermag, daß man von ihm eine weit höhere Vorbildung fordern muß, als sie nur lediglich für den praktischen Seemann erwartet zu werden braucht.

Vize-Admiral von Tirpitz
Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts
Nach einer Photographie von Ferd. Urbahns, Kiel

Die allgemeine Bildung, die der Seeoffizier für seine künftige Lebensstellung als gebildeter Mann und zum Verständnis für die zu beherrschenden Fachwissenschaften bedarf, muß daher vor dem Eintritt in den neuen Beruf erworben werden. Sie muß mit der Einschiffung gewissermaßen als abgeschlossen gelten. Denn welcherlei neue Eindrücke erwarten den jungen Mann, und welche Fülle von Fachwissenschaften, nebst Erlernung des praktischen Könnens hat er zu bewältigen, um den Anforderungen, welche Kaiser und Vaterland an ihn zu stellen berechtigt sind, gerecht zu werden.

Auch muß von dem Jüngling bei seinem Eintritt eine gute Erziehung in der Familie vorausgesetzt werden, so daß den Reibungen des Lebens gegenüber nachher die Selbsterziehung, die Erziehung durch Kameraden und Vorgesetzte wirksam weiterbauen können.

III

Geschichtliches über Entstehen und Entwickelung des Seeoffizierkorps

Die Geschichte des deutschen Seeoffizierkorps umspannt nur einen kurzen Zeitraum, der in drei Abschnitte sich einteilen läßt: Die preußische Marine, 1848 gleichzeitig mit der damaligen deutschen Flotte der Nordsee gegründet. Ferner die norddeutsche Bundes- und endlich die kaiserlich deutsche Marine von 1871 an. Neben die preußische Flottengründung von 1848, neben die deutsche Marine von 1848, die so traurig endete, trat noch eine dritte Flottengründung, die schleswig-holsteinische. Da verschiedene Offiziere aus den beiden letzteren später in preußische Dienste traten, so dürfen wir dieselben nicht unerwähnt lassen.

Zwei Runensteine stehen am Eingang der Geschichte des deutschen Seeoffizierkorps. Ein jeder davon trägt einen klangvollen Namen, diejenigen aber, welche diese Namen führten, standen sich im Leben nah und waren befreundet mit einander: Prinz Adalbert von Preußen und Rudolf Brommy, der Organisator der deutschen Flotte von 1848. Beide begannen ihr Flottengründungswerk in paralleler Weise und vielfach mit einander in Berührung kommend. Die Schöpfung Brommys erlag dem Auktionshammer Hannibal Fischers.

Wir halten es für eine Ehrenpflicht, überall und auch an dieser Stelle falschen Anschauungen entgegenzutreten, die sich vielfach an das Andenken der „deutschen" Flotte von 1848 angehängt haben — heraus mit dem Unkraut! Man hat z. B. vielfach diese Flotte eine „revolutionäre" Schöpfung genannt, weil sie in dem „tollen Jahr" entstanden war. Es ist dies eine völlig unsinnige Behauptung. Das ganze Deutschland rief nach dem Schutze einer Flotte gegenüber der dänischen Blockade. Die Regierungen von Hannover und Oldenburg, nicht revolutionäre Parteien, waren es in erster Linie, welche sich thätig für das Werk interessierten. Als sich der jungen Flotte Gelegenheit zum Kampf bot, richtete sie ihre Kanonen nicht gegen deutsche Festungswerke und Regierungstruppen,

sondern gegen dänische Schiffe. — Andererseits hat man diese Flotte auch oft eine „klägliche“ nennen hören. Ihr Ende war kläglich und schmachvoll — allein das Geschaffene nach jeder Richtung hin eine hervorragende Leistung. Der kurze Zeitraum von 8 Monaten hatte genügt — da lag in der Mündung der Weser eine vollständig ausgerüstete, armierte, schlagfertige Flottille von 10 Dampfkriegsschiffen und 27 Kanonenbooten, völlig genügend, um sich der Dänen in der Nordsee zu erwehren. Es war dies der äußere, sichtbare Teil von Brommys Arbeit. Noch viel bedeutender war der innere, organisatorische. Da waren namentlich am Ende des Lebens dieser Schöpfung nicht nur ein Offizierkorps, sondern auch ein Nachwuchs an Kadetten geschaffen.

Brommys Einfluß auf die Disziplin, auf den Geist in dem zum Teil aus Ausländern zusammengesetzten Offizierkorps war ein sehr großer. Er selbst war ein Mann von großer Selbstbeherrschung, von hervorragender Selbstzucht und ein leuchtendes Beispiel eigener Disziplin, in all den traurigen und bitteren Kämpfen, die das Ende der Flotte mit sich brachte. Als voller und ganzer Ehrenmann und braver Offizier blieb er aufrecht stehen bis auf den heutigen Tag, wenn auch der Hammerschlag der Vernichtung auf sein schönes Werk niederschmetterte. Deutschland und seine Marine darf dieses Mannes Gedächtnis nie verschleudern, wie seine tüchtige Schöpfung leider!

In die entstandene Lücke trat mehr und mehr das kühne, aufstrebende Preußen, seine kleine Seemacht entfaltete sich langsam und sicher. Kein Geringerer als ein Prinz des Königlichen Hauses, Prinz Adalbert von Preußen, trat an ihre Spitze.

Alle Schwierigkeiten, von denen die außerordentlich beschränkten Mittel nicht einmal die größten waren, hat Prinz Adalbert unbeirrt und mit voller Liebe und Hingabe an seine Schöpfung überwunden. Der Grundstein unserer kräftigen deutschen Flotte ist von ihm gelegt worden; den Geist, der sie heute beseelt, dankt sie vor allem ihm. Die Erziehung des Personals, welches gegenwärtig ihren Wert ausmacht, ist noch größtenteils sein Werk; seine Nachfolger haben nur auf den Grundlagen weiterbauen dürfen, die von ihm

geschaffen waren. Der Dank des Vaterlandes, die Verehrung des Offizierkorps der Marine, die in dem ihm in Wilhelmshaven errichteten Denkmal einen sichtbaren Ausdruck finden, werden ihm für alle Zeiten in der Geschichte der Marine gewiß sein.

Ihm dankt Deutschland Großes!

Die Vorbereitung Preußens auf die kommende Auseinandersetzung mit Österreich in Deutschland, die Erwartung eines Konfliktes mit Frankreich, auf dessen blutgetränkten Gefilden das deutsche Reich neu begründet werden sollte, hatten verlangt, daß die größte Sorgfalt der Ausbildung und Ergänzung des Heeres zuteil wurde. Nur das Heer konnte die von den weitblickenden Leitern des preußischen Staates vorhergesehenen Auseinandersetzungen zu seinen Gunsten und zu denen des deutschen Reiches und Volkes entscheiden.

Vize-Admiral Hoffmann

Die Ereignisse haben dieser Begünstigung des Heeres gegenüber der Marine durchaus Recht gegeben.

Aber wenn auch nicht an Schiffsmaterial Preußen seine Mission für die Heranbildung einer deutschen Seemacht hat besonders glänzend bethätigen können, so hat es doch unter der nie ruhenden Thätigkeit und Leitung des Prinz-Admirals Adalbert die Erziehung verhältnismäßig zahlreicher Offiziere so energisch gefördert, daß der Norddeutsche Bund 1867, nachdem ihm das siegreiche Preußen seine Marine als Angebinde gebracht hatte, ohne weiteres reichlichere Mittel für die Schaffung von Schiffsmaterial zur Verfügung stellen konnte. Die Führer dieser neuen Schiffe waren genügend vorhanden und vorgebildet.

Danzig war die erste Schul- und Pflanzstätte des Seeoffizierkorps, hier war die Wiege der deutschen Marine. Aus nichts sollte ein Seeoffizierkorps geschaffen werden.

Aus der so ruhmlos und schmachvoll untergegangenen deutschen Marine von 1848 waren einzelne Offiziere übernommen worden. Sie brachten einen guten Geist mit, doch genügte ihre Zahl nicht für das Lehrpersonal, dessen man zur Ausbildung neuer Offiziere bedurfte. Deshalb wandte man sich an Schweden, das anerkannt tüchtige Männer in seinem Seeoffizierkorps besaß, und es gelang, einige schwedische Offiziere zur Dienstleistung in der preußischen Marine zu bewegen. Commodore Sundewall, der Führer der ersten preußischen Expedition nach Ostasien von 1859–1862, war einer dieser schwedischen Seeoffiziere.

Sie sind die ersten Lehrmeister des preußischen Seeoffizierkorps in seemännisch-fachmännischer Richtung hin gewesen.

Um noch auf andere Weise und einer größeren Menge von Offizieren die Erwerbung fachmännischer Ausbildung zu ermöglichen, wurden nach Vereinbarung mit der englischen Regierung einzelne Offiziere für mehrere Jahre zur Dienstleistung in der englischen Flotte kommandiert.

Für die ideale Grundlage, wie sie eingangs besprochen ist, war Prinz Adalbert im engsten Anschluß an die Überlieferungen des preußischen Heeres der eigentliche Lehrmeister.

Gerade diese enge Angliederung an die Überlieferungen des preußischen Offizierkorps der Armee mit ihrem Sinn für Kameradschaft, für Erkenntnis der Bedeutung, der Pflichten und Rechte des Standes ist dem Seeoffizierkorps in seiner Entwickelung bis auf den heutigen Tag zu großem Segen gediehen.

Der allgemeine Gang der Ausbildung in der preußischen Marine war bis zum Jahre 1864 folgender:

In Berlin befand sich das Seekadetten-Institut, in welches junge Leute in dem Alter von 13—15 Jahren eingestellt und unterrichtet wurden. In ähnlicher Weise wird heute noch in England verfahren

Da in so jugendlichem Alter von einer abgeschlossenen Schulbildung nicht die Rede sein konnte, so war die Ergänzung derselben neben dem Unterricht in einzelnen fachmännischen Gegenständen in dem Lehrplan vorgesehen.

Während einiger Sommermonate wurde den Kadetten Gelegenheit gegeben, in Danzig etwas praktischen Seedienst zu sehen, dann ging es wieder zur Schule zurück nach Berlin. Im zweiten Jahre kamen die Kadetten auf das Kadetten-Schulschiff, die kleine Segelkorvette „Amazone", welche traurigen Gedenkens im Jahre 1861 mit Mann und Maus unterging. Nach Besuch des Schulschiffes wurde die Seekadetten-Prüfung abgelegt. Als Seekadetten waren die jungen Leute Portepée-Unteroffiziere, dem Fähnrich der Armee gleichgestellt und thaten, einzeln auf die verschiedenen Schiffe verteilt, praktischen Dienst zur See.

Im dritten Jahre dieses Dienstes erfolgte ihre Kommandierung zu einer besonderen Abteilung des Seekadetten-Instituts, in welcher sie fachwissenschaftlich zur Offizier-Berufsprüfung etwa ein Jahr lang vorbereitet wurden.

Nach Bestehen der Prüfung wurden sie, nachdem das Offizierkorps, geradeso wie in der Armee, durch eine Wahl ihre Würdigkeit erklärt hatte, durch Cabinets-Ordre zum Fähnrich zur See mit dem Range eines damaligen Sekonde-Lieutenants der Armee ernannt.

Admiral von Koester.
Generalinspekteur der Marine.

Der Fähnrich zur See war also Offizier, doch sollten ihm noch nicht die Funktionen eines Wachoffiziers an Bord eines Kriegsschiffes übertragen werden, wozu ihm noch die seemännisch-praktische Erfahrung mangelte. Er war also noch nicht ganzer ausgebildeter Seeoffizier.

Auch diese Einrichtung und Auffassung ist von der englischen Marine zu uns gekommen, nur hat die englische Marine den Namen „Unterleutnant" (sublieutenant) von Anfang an eingeführt.

Die Bezeichnung „Fähnrich zur See" für einen Offizier war bei dem engen, kameradschaftlichen Verhältnis mit der Armee, bei der der Fähnrich Unteroffizier ist, nicht glücklich gewählt und ver-

ursachte mancherlei unangenehme Mißverständnisse und Reibungen. Deshalb wurde sie auch bald wieder aufgegeben und durch die Bezeichnung „Unterleutnant zur See“ ersetzt.

Im Jahre 1865 wurde das Seekadetten-Institut in Berlin aufgehoben. Auf Grund einer Eintrittsprüfung, die als Resultat einer einigermaßen abgeschlossenen Schulbildung anzusehen war, geschah die Einstellung als Kadett, der nun anfangs nicht mehr als Schüler betrachtet wurde, sondern in der Stellung eines Gemeinen den Fahneneid zu leisten hatte. Diese Kadetten kamen sofort an Bord des Kadetten-Schulschiffes. Für die verlorengegangene „Amazone“ war von England die Segelfregatte „Niobe“ zu diesem Zwecke gekauft worden.

Mit der „Niobe“ traten die Kadetten im Herbst ihres Einstellungsjahres eine längere Reise an. In einem längeren Zeitraum von 10 Monaten wurden gewöhnlich England, Madeira, die Inseln des grünen Vorgebirges und Westindien besucht. Kurz vor Einlaufen in den Heimatshafen — jetzt Kiel und nicht mehr Danzig — mußte an Bord vor einer Kommission von Offizieren die Seekadetten-Prüfung abgelegt werden. Nach deren Bestehen erfolgte später die Beförderung zum Seekadetten mit dem Range eines Portepée-Fähnrichs der Armee.

Der weitere Gang der Ausbildung bis zum Unterleutnant zur See blieb bestehen, doch war an Stelle der besonderen Abteilung des Seekadetten-Instituts zu Berlin die Marineschule zu Kiel getreten. Ein etwa einjähriger Besuch der Marineschule nach mehrjähriger, praktischer Dienstleistung an Bord befähigte zur Ablegung der Offiziersprüfung und nach deren Bestehen zur Beförderung zum Unterleutnant zur See.

Am 1. Oktober 1867 hatte sich die preußische in die norddeutsche Marine verwandelt, die alte preußische Flagge „auf weißem Grund der schwarze preußische Adler, in der linken oberen Ecke das eiserne Kreuz“ war von den Gaffeln verschwunden und hatte der neuen Flagge Platz gemacht. Dieselbe wird auch jetzt noch von der Reichsmarine weitergeführt — sie hat in Sturm und Seenot den letzten Lebenskampf tapferer Offiziere und Matrosen schon gesehen, auch blutiger Tau aus Todeswunden im Gefecht ist bereits darauf niedergeträufelt!

In der Ausbildungsweise bis zur Beförderung zum Oberleutnant zur See wurde nichts geändert.

1871 war aus der norddeutschen Marine mit der Gründung des Reiches die kaiserlich deutsche Marine geworden. Der Erziehungsgang zum jungen Offizier wurde zuerst etwas anders gestaltet. Die erste Einschiffung an Bord des Kadetten-Schulschiffes „Niobe", unmittelbar nach der Einstellung als Kadett dauerte nur ein halbes Jahr, das Sommerhalbjahr. Während dieses Zeitraumes wurden zuerst Kreuzfahrten in der Ostsee unternommen, denen sich schließlich eine für etwa 2—3 Monate berechnete Auslandsreise nach England, Schottland und Norwegen anschloß. Den Winter verbrachte der Kadett am Lande, besuchte die Marineschule zu Kiel und legte im Frühjahr die Kadettenprüfung ab. Die darauf folgenden Sommermonate wurden die Seekadetten alsdann auf die Schiffe des Übungsgeschwaders verteilt, und im Herbst kamen sie dann wieder zusammen an Bord eines Seekadetten-Schulschiffes. Für gewöhnlich machte dieses eine zweijährige Reise um die Welt.

Unmittelbar nach der Rückkehr in die Heimat mußte die sogenannte „erste Seeoffizier-Prüfung" vor einer Kommission der Marine-Schule abgelegt werden. Nach Bestehen derselben, nach erfolgter Wahl, wurde der Seekadett alsdann zum „Unterleutnant zur See ohne Patent" befördert. Als Offiziere, nicht mehr als Seekadetten wie früher, wurden sie dann zum letzten Besuch der Marineschule kommandiert.

Nach etwa einjährigem Besuch der Schule war dann das letzte Examen, die Seeoffizier-Prüfung, abzulegen. Nach bestandenem Examen erfolgte die Patentierung durch Cabinets-Ordre.

Einen ähnlichen Gang findet man bei den jungen Offizieren des Ingenieurkorps und der Artillerie in der Armee.

Trotz vieler Bedenken, die aus dem älteren Seeoffizierkorps gegen diese geschilderte Ausbildung geltend gemacht worden sind, hat sich dieselbe sehr lange erhalten, und erst in der neuesten Zeit hat sie wieder die Grundsätze aufgenommen, welche von 1865—1872 maßgebend waren: Die Kadetten genießen im ersten Jahre gemeinschaftliche Ausbildung auf dem Kadetten-Schulschiff, resp. auf mehreren

Schulschiffen, werden nach bestandener Prüfung zum Portepée-Unteroffizier befördert. Die Verteilung auf die Schiffe des Übungsgeschwaders erfolgt ebenfalls auf die Dauer von zwei Jahren — nur mit dem Unterschied, daß nicht nachher, sondern vorher eine einjährige Kommandierung zur Marineschule erfolgt, behufs Ablegung

Karavelle des Kolumbus
Zeichnung nach dem Modell im Reichspostmuseum von Kohlhauer.

der Seeoffizier-Berufsprüfung. Es wird nunmehr nur eine, nicht mehr zwei, Berufsprüfungen gemacht, und nach Bestehen derselben gehört der Offiziers-Aspirant ganz dem praktischen Dienst an. Die in diesem sich zeigenden Fähigkeiten, verbunden mit dem Resultat des Examens, sind maßgebend für Beförderung zum Offizier und stellen das Dienstalter fest.

Die Rangbezeichnungen haben sich in neuester Zeit auch dahin geändert, daß der frühere Kadett „Seekadett“ heißt, der frühere Seekadett ist zum „Fähnrich zur See“ geworden, der Unterleutnant zur See zum „Leutnant zur See“ und der Leutnant zur See zum Oberleutnant zur See.

IV

Der Boden, auf dem sich der Dienst und das Leben des Seeoffiziers abspielt: Die Schiffe; Zweck und Verwendung derselben

Nachdem in kurzen Zügen die Entstehung und Entwickelung des deutschen Seeoffizierkorps geschildert ist, bedarf es noch einer allgemeinen Schilderung des Bodens, auf dem der Seeoffizier ausgebildet wird und heimisch sein soll. Dieser Boden ist das Schiff.

Das heutige Kriegsschiff ist wohl eines der glänzendsten Erzeugnisse, welches der menschliche Geist je ersonnen hat. Von Kaiser und Vaterland wird es dem Seeoffizier anvertraut — er soll es ehrenvoll und ruhmreich im Kampfe führen, er soll es in Krieg und Frieden zu gebrauchen wissen. Um dieser Erwartung entsprechen zu können, bedarf es eisernen Fleißes und unausgesetzter Arbeit, sowohl im fachmännischen Sinn, als auch im Sinne der Selbsterziehung zu jenen hervorragenden Tugenden der Kühnheit, verbunden mit Besonnenheit, des klaren Blicks im Getöse der Schlacht, oder beim Heulen des Sturms und Branden der See, des achtunggebietenden Auftretens nach außen hin, gepaart mit Bescheidenheit. Fleiß und Arbeit in dieser Richtung hin fangen beim Seekadetten an, begleiten alle Grade des militärischen Ranges bis zum Kommandanten des so komplizierten Kriegswerkzeuges und darüber hinaus zum Geschwaderchef und Flottenkommandeur; ein Ausruhen darf es nicht geben, wenn das Höchste erreicht werden soll. Bei dem Schiff, der gewaltigsten Kriegsmaschine, ist es immer der Mann, welcher ihr Leben und Seele verleiht, ist es die Besatzung, welche das „Lebendige“

ausmacht, und in der Hauptsache ist es der Geist der Truppe, welcher in erster Linie über Sieg oder Niederlage entscheidet. Bei gleich starken Schiffsgegnern wird im Kampf der Erfolg auf Seiten der besten Offiziere und Mannschaften sein!

Wir werden später den Seekadetten, Fähnrich zur See und jungen Offizier in seinem praktischen Dienst auf alle möglichen Schiffe begleiten, hier seien diese verschiedenen Schiffsarten einer modernen Marine genannt und charakterisiert, ohne in eine technische Beschreibung abzuschweifen.

Die beigefügte Tabelle zeigt den Bestand an Linienschiffen, Kreuzern, Torpedofahrzeugen und Schulschiffen der kaiserlich deutschen Marine.

1) Die Linienschiffe bilden den Kern jeder Schlachtflotte. Durch ihre zahlreichen Geschütze leichten und schweren Kalibers und mit Hülfe ihres Panzerschutzes sind sie allein fähig die Entscheidung in einer Seeschlacht herbeizuführen. Sie sind die Repräsentanten der Kampfkraft und Träger der Seeherrschaft, mit ihnen steht und fällt dieselbe.

Eine Schlachtflotte ohne Linienschiffe giebt es nicht. Sie sind an die Stelle der alten Zwei- und Dreidecker eingerückt, die bis zur Mitte dieses Jahrhunderts die Hauptbestandteile einer Schlachtflotte ausmachten. Seit dem Jahre 1866, wo die Panzerschiffe die Feuertaufe bei Lissa erhielten, sind die alten hölzernen Linienschiffe, die seit einem Vierteljahrtausend in Bauart und Bewaffnung fast unverändert geblieben waren, aus den Marinen seemächtiger Nationen verschwunden.

Mit dem Auftreten der Panzerschiffe war die Bezeichnung „Linienschiff" längere Zeit verschwunden und hat erst in neuester Zeit wieder seine Auferstehung gefeiert. Die Gründe waren mancherlei Art, die ganz allgemein und in kürzester Form etwa folgendermaßen skizziert werden können:

Die Einführung des Dampfes setzte die Schiffe in den Stand, unabhängig vom Winde den Kurs zu wählen. Naturgemäß führte dies von der taktischen Verwendung einer Flotte in einfacher Linie zu verwickelteren Formationen. Die einfache Linie zeigte ein Schiff im Kielwasser des anderen, meistens bei dem Wind segelnd. Es

Typen von Kriegsschiffen des 18. Jahrhunderts (Belagerung von Gibraltar 1727).
Nach einem zeitgenössischen Kupferstich.

war die taktiſche Formation, auf lange Erfahrung begründet, welche Jahrhunderte lang als Gefechtsformation ſich erhalten hat — alle großen Seeſchlachten auf offener See, nicht zu Anker, wurden ſo eingeleitet. Den Anforderungen, welche man an die Formation einer Dampfflotte zu ſtellen glaubte, genügte ſie nicht mehr. Es entſtanden Doppelformationen, die für die Taktik viel Beſtechendes hatten. Auch die Einführung neuer Waffen hatte großen Einfluß auf die ſpekulative Geſtaltung der Gefechtsformationen: Zuerſt erſchien die Ramme und wollte als vornehmſte Waffe gelten, die Artillerie ſollte in den Hintergrund treten. Die Anwendung der Ramme wurde zum Mittelpunkt der Taktik. Die Ramme wurde bald durch Einführung der Torpedowaffe auch an Bord der Panzerſchiffe von ihrem Platz verdrängt und erſchien nun dieſe im Mittelpunkt. Die Kriegserfahrung mangelte gänzlich. Aber ganz allmählich hat ſich nun doch die Erkenntnis Bahn gebrochen, daß ebenſo, wie zu Zeiten der Segelſchiffahrt auch heute noch die Artillerie die Hauptwaffe, Ramme und Torpedo nur Gelegenheitswaffen ſind. Damit war man naturgemäß wieder auf die Linientaktik der Segelſchiffe zurückgekommen und man knüpfte thatſächlich über den Zeitraum eines langen Seefriedens mit ſeinen rieſigen techniſchen Umwälzungen und ſeinen zahlreichen taktiſchen Spekulationen hinweg wieder an die Zeit an, wo die Marinen geklärte Kriegserfahrungen hatten. So war es erklärlich, daß man zur Bezeichnung des Schlachtſchiffes, welches in der nun als taktiſche Grundformation wiederhergeſtellten, „Linie“ ſeine Verwendung finden ſollte, auch wieder den Namen „Linienſchiff“ einführte.

Das einzelne Linienſchiff, als Repräſentant der Kampfkraft, muß ſo ſtark wie möglich gemacht werden, damit an keiner Stelle der Schlachtlinie eine Schwächung entſteht, ganz ebenſo, wie man bei der Segelſchiffslinie auch nur ungern Schiffe von weniger als 80 Kanonen einſtellte.

Alle Verhältniſſe berückſichtigt, wird ein Linienſchiff, das weniger als 8000 Tonnen Waſſerverdrängung hat, für den Kampf in der Linie nicht genügen. Die neuen Linienſchiffe unſerer Marine haben eine Waſſerverdrängung von 10000 und 11000 Tonnen.

2) Die Kreuzer schließen alle die Fahrzeuge ein, die man im Kriege und im Manöver zu Aufklärungs-, Marschsicherungs- und Benachrichtigungszwecken gebraucht. Aus dieser Klasse werden auch im allgemeinen die Schiffe der Auslandsstationen und der Kreuzergeschwader im Ausland entnommen. Man faßt mit dem Namen „Kreuzer" demnach alles zusammen, was man früher Aviso, Fregatte oder Korvette nannte.

Die Kreuzer sind nicht bestimmt, in rangierter Ordnung zu kämpfen, höchstens kann dies ausnahmsweise im Ausland vorkommen. Bei Ausbruch eines Krieges könnten diese Kreuzer zu bestimmten Geschwadern zusammengezogen werden, hätten aber dann nur ähnlichen Geschwadern gegenüberzustehen.

In erster Linie sind die Kreuzer die Augen der Flotte und sollen solche Aufgaben erfüllen, bei welchen Schnelligkeit die Hauptbedingung ist. Weit vorgeschoben dienen sie als Vorposten, sie entdecken den Feind und behalten ihn im Auge. Sie geben den verankerten Schlachtschiffen durch ihre wachsame Thätigkeit die Möglichkeit der Ruhe und unterhalten den Nachrichtenverkehr zwischen den Teilen einer Flotte und deren Stützpunkten am Lande.

Feindlichen Schlachtschiffen räumen sie das Feld, weil ihr unzureichender Panzerschutz und ihre schwächere Armierung einen Kampf aussichtslos macht. Der letzte amerikanisch-spanische Krieg hat nach dieser Richtung hin unantastbare Erfahrungen gebracht. Auch der beste und tüchtigste Kreuzer ist dem Linienschiff nicht gewachsen.

Eines gewissen Panzerschutzes bedürfen die Kreuzer ebenfalls, um nicht auch stärkeren feindlichen Kreuzern ohne Kampf weichen zu müssen.

Schnelligkeit und Ausdauer sind also das Kriterium für den Wert des Kreuzers, dem Linienschiff gegenüber behalten sie stets den Charakter des Nebensächlichen, sie sind Hülfskräfte.

In der Regel unterscheidet man große und kleine Kreuzer, wenn auch vorläufig unser vorhandenes Kriegsmaterial wenig dem Grundsatz dieser Einteilung entspricht. Zu einem Normaltyp ist man einerseits noch nicht gekommen, andererseits treten die verschiedenartigsten Schiffe zur Klasse der Kreuzer hinzu, so namentlich Panzerschiffe aus früheren Bauperioden, die heute nicht mehr als vollwertige Linienschiffe angesehen werden können.

Alle modernen Kreuzer, mit Ausnahme der kleinſten als Auslandſchiffe verwendeten, ſind teilweiſe gepanzert. Gemeinſam beſitzen ſie alle das gepanzerte Deck, Panzerſchutz für die Geſchützſtände und gepanzerten Kommandoturm.

3) Torpedofahrzeuge ſind kleine, aber ſehr ſchnelle Fahrzeuge, deren Hauptwaffe der Torpedo iſt. In den Flottenliſten der verſchiedenen Staaten findet man ſie der Größe nach unterſchieden in Torpedo-Aviſos, Torpedo-Kanonenboote, Torpedo-Diviſionsboote und Torpedoboote.

Torpedobootszerſtörer (Torpedo destroyer) in der engliſchen Marine) und Torpedo-Diviſionsboote unterſcheiden ſich nur durch den Namen. Beide ſind eine größere Art von Torpedobooten.

Die deutſche Marine hat immer nur Torpedo-Diviſionsboote und Torpedoboote beſeſſen.

Die Torpedoboote ſind immer nur leicht gebaut, um ihnen möglichſte Schnelligkeit geben zu können. Der Dienſt auf ihnen iſt in See derartig anſtrengend, daß ſelbſt die beſten Beſatzungen denſelben nur auf kurze Zeit auszuhalten vermögen — germaniſche Kraft dauert freilich hier länger aus, wie der Romane vermag!

Aus dieſem Grunde, auch wegen der ſehr empfindlichen Maſchinen iſt eine dauernde Verwendung unſerer älteren Torpedoboote in weiter Entfernung von der Küſte ausgeſchloſſen. Eine ſolche iſt für kürzere Zeit nur möglich, wenn ſich die Torpedoboote unter dem Schutz größerer, ſelbſtändiger Schiffe befinden.

Die Geſchwindigkeit iſt die Haupteigenſchaft des Torpedoboots. Sie iſt durchaus unentbehrlich, weil ſie der einzige Schutz gegen den Geſchoßhagel beim Angriff iſt, weil ſie allein das raſche unerwartete Auftreten ermöglicht und weil ſie durchaus erforderlich iſt, um in eine zum Angriff günſtige Poſition zu den Linienſchiffen zu gelangen. Die modernen Kreuzer kommen an Geſchwindigkeit den älteren Torpedobooten gleich, überholen ſie ſogar. Um größere Schnelligkeit wie die Kreuzer zu erzielen, mußten in den Torpedobooten neuerer Konſtruktion ſtärkere Maſchinen angewendet werden. Hierdurch wurde auch eine Steigerung der Bootsgröße unabweisbar. So hat man ſich nach dieſen Erwägungen bei uns zum Bau von Torpedo-

booten entschlossen, welche etwa die Abmessungen der früheren Divisionsboote aufweisen, das heißt 350 Tons Wasserverdrängung. Diese Boote sind nun thatsächlich imstande, den Linienschiffen einer feindlichen Flotte, welche unsere Küste zu blockieren beabsichtigt, auf die hohe See zu folgen. Auch bei ungünstiger Witterung entwickeln sie noch die erforderliche Geschwindigkeit, um feindlichen Kreuzern aus dem Wege gehen zu können und bleiben noch gefechtsfähig.

4) Die Schulschiffe gehören nicht zur Schlachtflotte, sondern rechnen zum Zubehör der Marine. Sie zerfallen in

a. Kadetten- und Schiffsjungenschulschiffe. Auf ihnen erhalten die neu eintretenden Seekadetten und Schiffsjungen die erste militärisch-seemännische Ausbildung. Es sind noch Schiffe mit Takelage.

b. Artillerie-Schulschiffe. Sie dienen als Schießschulen der Flotte. Die große Anzahl derjenigen Leute, welche als Geschützführer dienen sollen, also die Geschütze abfeuern, zielen und die Bedienung leiten, werden dort praktisch und theoretisch ausgebildet. Ebenso erhalten die Fähnrichs zur See dort ihre praktische Ausbildung als Zugführer. Für die zur Leitung der ganzen Batterie eines Schiffes in Aussicht genommenen Seeoffiziere werden von Zeit zu Zeit Batterie-Offizier-Kurse abgehalten.

Bei der großen Bedeutung, die die Artillerie in der Marine hat, ist die Ausbildung auf dem Artillerieschulschiff von besonderer Wichtigkeit.

c. Torpedoschulschiffe. Auf diesen wird das Personal, dem die Torpedowaffe anvertraut ist, vorgebildet. Sowohl die Kunst mit dem Torpedo zu schießen und zu treffen, als auch die Waffe kriegsfertig zu erhalten, sind die Lehrgegenstände. Auf Torpedoschulbooten erlernt das Personal der Torpedoabteilungen und die jüngeren Offiziere, Leutnants und Oberleutnants zur See also, den eigenartigen und für den jungen Offizier so anziehenden Dienst auf diesen kleinen Fahrzeugen.

d. Heizerschulschiffe. Dieses sind Schiffe, auf welchen das Personal der Werftdivisionen die erste Anleitung in der Bedienung von Kessel und Maschinen erhält.

5) Spezialschiffe, zu denen vor allem die Vermessungsschiffe gehören, die nicht nur in den heimatlichen Gewässern, sondern auch im Ausland, namentlich in den Gewässern unserer Kolonien das

Kartenmaterial neu schaffen oder ergänzen. Sie werden aus den älteren, kleinen Kreuzern und den Kanonenbooten, die man wohl als „kleinste Kreuzer“ bezeichnen kann, entnommen.

Die Angaben zu der nachfolgenden Tabelle der Kriegsschiffe und Fahrzeuge der kaiserlichen Flotte sind dem Jahrbuch des Deutschen Flottenvereins entnommen. Wir bemerken hierzu folgendes:

Kanonenboot „v. d. Tann“ der Schleswig-Holsteinischen Marine
Nach L. Arenhold. Die historische Entwicklung der Schiffstypen.

Wo bei der Jahreszahl des Stapellaufes eine Bruchform vorkommt, bedeutet die untere Zahl das Jahr des vollendeten Umbaus.

Die Dimensionen sind in Metern angegeben.

Bei der Armierung bedeuten:

Die römischen Ziffern die Anzahl der Geschütze;
Die arabischen Ziffern das Kaliber in Centimetern;
SK soviel wie Schnellladekanone;
M soviel wie Revolverkanone, oder Maschinengewehr;
TL soviel wie Torpedolanzier-Einrichtung, und hierbei noch:
↑ über Wasser;
↓ unter Wasser.

Tabelle

der Kriegsschiffe und Fahrzeuge der Kaiserlichen Flotte

Name	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefg.	Armierung	Besatzung
Linienschiffe 1. Klasse						
Brandenburg	91	108,0	20,0	7,5	VI 28,	570
Churfürst Friedrich Wilhelm	"	"	"	"	VI SK 10,5,	"
Weißenburg	"	"	"	"	VIII SK 8,8,	"
Wörth	92	"	"	"	XX M, VI TL	"
Kaiser Friedrich III.	96	115,0	20,0	7,8		650
Kaiser Wilhelm II.	97	"	"	"		"
Kaiser Wilhelm der Große	99	"	"	"		"
Kaiser Friedrich Barbarossa	im Bau	"	"	"	IV SK 24,	"
Kaiser Karl der Große	"	"	"	"	XVIII SK 15,	"
C	"	"	"	"	XII SK 8,8,	"
D	"	"	"	"	XX M, VI TL	"
E	"	"	"	"	(V ‡)	"
F	proj.	"	"	"		"
G	"	"	"	"		"
Linienschiffe 3. Klasse						
Sachsen	77/98	98,0	18,0	6,4	VI 26,	440
Bayern	78/97	"	"	"	VIII SK 8,8, XIV M, V TL	"
Württemberg	78/98	"	"	"	VI 26,	"
Baden	80/97	"	"	"	X SK 88, XIV M	"
Oldenburg	84	76	"	"	VIII 24, II SK 8,8 VI SK 5, VI M, IV TL	"

Name	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefg.	Armierung	Besatzung
Küstenpanzerschiffe						
Siegfried	89	73,0	15,0	5,3	III 24, VI SK 8,8, VI M, IV TL, (I ‡)	280
Beowulf	90	"	"	"	III 24, VIII SK 8,8, VI M, IV TL (I ‡)	"
Frithjof	91	"	"	"		"
Hildebrand	92	"	"	"		"
Heimdall	92	"	"	"		"
Hagen	93/im Umbau					
Odin	94	"	"	"	III 24, X SK 8,8, VI M, III TL (I ‡)	"
Aegir	95	"	"	"		"
Panzer-Kanonenboote						
Biene	76	44,0	11,0	3,3		90
Viper	"	"	"	"		"
Wespe	"	"	"	"		"
Mücke	77	"	"	"		"
Skorpion	"	"	"	"		"
Basilisk	78	"	"	"	I 30,5, II 8,7, II M, II TL ‡	"
Chamaeleon	"	"	"	"		"
Krokodill	79	"	"	"		"
Natter	80	"	"	"		"
Salamander	"	"	"	"		"
Hummel	81	"	"	"		"
Bremse	84	62,0	8,5	3,6	I 21, I SK 8,8, IV M, I TL ‡	80
Brummer	"	"	"	"		"

Name	Stapel-lauf	Länge	Breite	mittl. Tiefg.	Armierung	Be-satzung
Große Kreuzer (Panzerkreuzer)						
König Wilhelm	68/96	108,0	18,0	8,4	XXII 24, I 15, XVIII SK 8,8, VIII M, V TL	730
Kaiser	74/94	85,0	19,0	7,5	VIII 26, I 15, VI SK 10,5, IX SK 8,8, XII M, V TL	650
Deutschland	74/96	"	"	"	VIII 26, VIII SK 15, VIII SK 8,8, XII SK 5, VIII M, V TL	"
Fürst Bismarck	97	120,0	20,0	7,9	IV SK 24, XII SK 15, X SK 8,8, XIV M, VI TL (V ‡)	570
A	im Bau	"	"	"	II SK 24, X SK 15,	"
B	proj.	"	"	"	X SK 8,8, X M, III TL ‡	"
Große Kreuzer (geschützte Kreuzer)						
Kaiserin Augusta	92	118,0	16,0	6,9	XII SK 15, VIII SK 8,8, VIII M, V TL (I ‡)	440
Freya	97	105,0	17,0	6,3	II SK 21, VIII SK 15, X SK 8,8, XIV M, III TL	460
Hertha	97	"	"	"		"
Victoria Louise	97	"	"	"		"
Vineta	98	"	"	"		"
Hansa	"	"	"	"		"

Name	Stapel-lauf	Länge	Breite	mittl. Tiefg.	Armierung	Be-satzung
Kleine Kreuzer (geschützte Kreuzer)						
Irene	87	94,9	14,0	6,4	IV 15, VIII SK 10,5,	370
Prinzeß Wilhelm	"	"	"	"	VI SK 5, IX M, III TL	"
Gefion	93	105,0	13,0	6,3	X SK 10,5, VI SK 5, VIII M, II TL	300
Gazelle	98	109,0	11,8	5,0		210
A	im Bau	"	"	"		"
B (Niobe)	99	"	"	"		"
C	im Bau	"	"	"	X SK 10,5,	"
D	"	"	"	"	XVIII M,	"
E	proj.	"	"	"	II TL	"
F	"	"	"	"		"
G	"	"	"	"		"
Kleine Kreuzer (ungeschützte)						
Alexandrine	85	72,0	13,0	5,6	X 15, IV 10,5,	270
Arcona	"	"	"	"	VI M	"
Schwalbe	87	62,0	9,4	4,4	VIII SK 10,5,	120
Sperber	88	"	"	"	VII M	"
Bussard	90	76,0	10,0	4,8		160
Falke	91	"	"	"	VIII SK 10,5,	"
Condor	92	"	"	"	VII M, II TL	"
Cormoran	"	"	"	"		"
Seeadler	"	"	"	"		"
Geier	94	76,0	11,0	"	VIII SK 10,5, VIII M, II TL	"
Zieten (Aviso)	76	69,0	8,5	4,2	VI SK 5, II TL ‡	120
Blitz "	82	75,0	10,0	"	VI SK 8,8,	140
Pfeil "	"	"	"	"	IV M, III TL	"
Greif "	86	97,0	9,7	4,5	VIII SK 8,8, IV M	170
Wacht "	87	80,0	9,6	4,0	IV SK 8,8,	140
Jagd "	88	"	"	"	II M, III TL (I ‡)	"

Name	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefg.	Armierung	Besatzung
Kleine Kreuzer (ungeschützte)						
Meteor „	90	71,0	9,5	„	IV SK 8,8, II M, III TL (I ↕)	120
Komet „	92	„	„	„		„
Hela „	95	100,0	11,0	4,5	IV SK 8,8, VI SK 5, II M, III TL (I ↕)	180
Kanonenboote						
Habicht	79	53,0	8,9	3,7	V 12,5, V M	130
Iltis	98	62,0	9,1	3,3	IV SK 8,8, VIII M	120
Jaguar	„	„	„	„		„
Tiger	99	„	„	„	II SK 10,5	„
Luchs	im Bau	„	„	„		„
Torpedofahrzeuge						
D 1 (Torpedodivisionsboot)	87	54,0	6,5	2,9	III SK 5, III TL	
D 2 „	„	„	„	„		
D 3 „	88	56,0	6,6	3,0		
D 4 „	„	„	„	„		
D 5 „	„	58,0	7,0	„		
D 6 „	89	„	„	„		
D 7 „	90	60,0	7,4	„		
D 8 „	91	„	„	„		
D 9 „	„	„	„	„		
D 10 „	98	64,6	5,6	2,3	V SK 5, III TL (I ↕)	
12 Boote (S 90 bis 101) .	98, 99 bezw. im Bau	63,0	7,0	„		

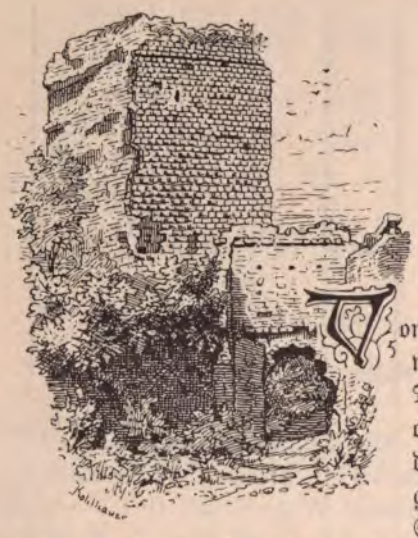
Name	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefg.	Armierung	Besatzung
Torpedoboote						
9 Stück V-Boote 1—9 . .	84	38,0			I M, II TL	15
2 „ T „ 1 u. 2 .	„	36,0	3,8	1,9	II M, II TL	„
1 „ Y „	„	38,0	4,0			„
1 „ K „	87	36,0	4,1	1,8		„
38 „ S „ 1— 3 .					Von S 1—32: II M, III TL	24
5—25 .	83—89	„	„	„		
27—40 .						
45 „ S „ 42—47 .	89—97	48,6	5,3	2,2	Von S 33 ab: IISK5, IIITL	
49—87 .						
2 „ G „ 88 u. 89	97 u. 98	„	„	„		
Schulschiffe						
Mars (Artillerieschulschiff) .	79	80,0	15,0	5,8	Je nach Verwendung verschieden	
Moltke (Kadetten- u. Schiffsjungenschulschiff)	77	75,0	14,0	„		
Stosch „	„	„	„	„		
Stein „	79	„	„	„		
Gneisenau „	„	„	„	„		
Olga „	80	69,0	13,0	5,5		
Marie „	81	„	„	„		
Sophie „	„	„	„	„		
Charlotte „	85	77,0	15,0	6,3		
Nixe „	„	54,0	13,0	5,9		
Blücher (Torpedoschulschiff)	77	75,0	14,0	5,8		
Carola (Artillerieschulschiff	80	69,0	13,0	5,5		
Grille (Schulschiff zur Ausbildung von Seeoffizieren)	57	52,0	7,4	3,0		
Rhein (Minenschulschiff) . .	67					
Otter „	77					
Ulan (Tender des Torpedoschulschiffes)	76	35,0	8,0	3,3		
Hay (Tender des Artillerieschulschiffes)	81	31,0	6,4	2,4		

Name	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefg.	Armierung	Besatzung
Spezialschiffe						
Hohenzollern (Kais. Yacht)	92	116,0	14,0	5,9	VIII SK 5	
Kaiseradler (Aviso)	76	82,0	10,0	4,2	V M	
Pelikan (Transport- und Minendampfer)	90	79,0	12,0	4,5	IV SK 8,8	
Hyäne (Vermessungsschiff)	78	42,0	7,7	3,9	I 12,5, I 8,7, II M	
Wolf „	„	„	„	„	III SK 8,8, I 8,7, II M	
Möwe „	79	53,0	9,0	3,5	IV 12, IV 8,7	
Loreley (Stationsschiff in Konstantinopel)	85	63,0	8,3	4,2	II SK 5, I M	

Ferner die Hafenschiffe: Alte Panzerschiffe Friedrich Karl (67), Kronprinz (67), Friedrich der Große (74), Preußen (74), Arminius (64) — die ausrangierten Torpedoboote W 1—6 und G 1 — Wachtboote für die Nordsee: Castor, Pollux, Sirius, Wega — Wachtboote für die Ostsee: Kühn, Scharf, Sicher, Vorwärts — Materialtransportschiff Eider — Peilboot Kamerun — Stationsyacht in Wilhelmshaven Farewell — Segelyachten Comet, Liebe, Lust und Wille — Lootsendampfer Wilhelmshaven — Lootsenschoner Wangeroog — Tonnenleger Heppens, Mellun — Lichter Schilling — Kutter Usedom — Werft-Schlepp- und Pumpendampfer Boreas, Bussard, Caurus, Eisvogel, Fleiß, Föhn, Kraft, Motlau, Norder, Nodus, Rival, Weih, Zephyr — Dampfer des Artilleriedepots in Geestemünde Bombe — Dampfer der Fortifikation in Friedrichsort Langlütjen — Dampfer der Torpedowerkstatt in Friedrichsort Seestern.

V

Schilderungen aus dem Leben eines Seekadetten, Fähnrichs zur See und jungen Seeoffiziers



Abſchied von der Heimat, Eintritt

Von Römerhänden feſt gefügt, gewaltig Burgtrümmer jüngeren Datums überragend, ſteht hoch oben auf luftiger Bergeshöhe der alte Quaderturm. Gerade gegenüber der Stadt, in die Straßen derſelben und in die Fenſter der Häuſer hineinſehend, hebt er ſeine Zinne ſtolz empor — fern im Oſten, wo die Berge gegen den Horizont in bläulichem Duft ſchimmern, zieht ſich der römiſche Grenzwall durch das Land. Viel erlebt und geſehen hat der alte Steinrieſe auf dem Berge. Fröſtelnd lehnte der römiſche Centurio an ſeiner Brüſtung, wenn der Nord des Berges Haupt umſchnaubte, wenn Eis und Schnee das Regiment führten. „Fürchterliches Land!“ hörte man ihn ſeufzen, den ſchwarzbärtigen Sohn des Südens, „fürchterliches Land und weit und breit nur Waldwildnis!“ Dann ſah der Alte den Anſturm der Germanen, wie ſie in wilder Berſerkerwut das Lager ſtürmten, ſah Flucht und Tod der römiſchen Eindringlinge. Der Urwald fing an, ſich zu lichten, Felder wurden angebaut, und gegenüber auf dem Hügel hob ſich aus dunklem Baſaltſtein erbaut ein anderer Turm in die Lüfte empor: der erſte

christliche Kirchturm. Dann wuchs und dehnte sich um ihn die Ansiedlung, bis sie zur wehrhaften mauerumgürteten Stadt wurde. Viele Geschlechter sah der Alte auf dem Berge kommen und gehen — im Panzerhemd und in langem schlichten Frauengewand einherschreitend, in geschlitzten Gewändern und Schnabelschuhen wandelnd, in bauschigen Röcken und Perrücken sich blähend. Sah auch manch Menschenkind der Fremde zueilen — kannte sie alle mit Namen. Sah manchen glücklich heimkehren und sah auch etliche niemals wieder.

Drüben im rebenumrankten Haus, nahe der alten Stadtmauer, hält eine Mutter den Sohn umfangen, umdrängen denselben die Geschwister. Der Vater steht ebenfalls reisefertig dabei, macht ein Gesicht, das straff und gefaßt sein soll — Aha! denkt der Turm, da zieht wieder einmal einer in die Welt hinaus! Ist ein mageres Kerlchen mit blassem Gesicht, so als ob er viel am Studiertisch gesessen. Liegt so etwas wie Angst vor etwas Gräulichem in seinen Zügen. Wird wohl einem Examen entgegengehen, hat den Kopf voller Formeln und Logarithmen! Hat auch wohl Weltgeschichte gebüffelt. Weltgeschichte! Durch das Gestein des Alten zieht ein Klingen und Knistern, wie höhnisches Kichern ertönend. Weltgeschichte! „Über Büchern und Papier, trübseliger Freund, erschien sie dir — die Dame Historia! Ich bin selbst ein Stück Geschichte. Hab' sie erlebt die Geschichte, fast zwei Jahrtausende hindurch, von Kaiser Hadriani Zeiten an. Kenne auch das Haus, aus dem du hinausgehst, kenne die Geschichte desselben und die seiner Bewohner besser wie du! Weiß noch recht gut, wie es gerichtet wurde. War damals zum reformierten Pfarrhaus bestimmt. Sind auch viele Pfarrherren drin aus- und eingegangen. Einer vor allen ist mir im Gedächtnis geblieben. Das war der gute Eberhard. War unverheiratet und hatte kargen Sold. Hat getraut, getauft und zur ewigen Ruh begleitet. Bekam dann von den Angehörigen oder den Getrauten seine Gebühren, eingewickelt in Papier. Machte das Papier aber nie auf, sondern legte die Gaben der Reihe nach hin, dort auf das Sims am Ofen. Gab auch der Reihe nach allen Dürftigen, die zu ihm kamen. Ist gar mancher dann zurück-

gekommen: „Pfarrer Ihr irrtet Euch wohl, liegt ja ein Goldſtück in dem Papier!“ „Irrte mich nicht, habt Glück gehabt, geht bei mir alles der Reihe nach.“ Menſchengeſchlecht hat kurzen Sinn, längſt vergeſſen der Pfarrer, bei dem die Linke nicht wußte, was die Rechte that. Der Turm auf der Höhe nur denkt noch an ihn und ſetzt ihm ein Denkmal.

Hundert Jahre ſind's nun her und darüber, da donnerten um mich herum die Kanonen. Galliſches Kriegsvolk war eingefallen ins Land, und germaniſche Krieger ſchlugen ſiegreich die Schlacht wider ſie. Dem tapferen Feldherrn, der vor ihnen herzog, errichtete man drüben den Denkſtein. Sind aber doch wieder zurückgekommen, die galliſchen Horden. Haben ſchändlich gehauſt in deutſchen Landen. Hat damals in eurem Haus ein Pfarrer gewohnt, der ſich Gottfried Menken nannte. Gar wild ergrimmte ſein Zorn über die galliſche Wirtſchaft. Sah ihn oft am Schreibtiſch ſitzen, wenn ich durch die Fenſter ſah. Hatte ein Buch geſchrieben, worin kräftig wider die Gallier gepredigt war: „Hütet euch, tapfrer und ſtreitbarer Pfarrherr, kann euch gar ſchlecht ergehen!“ Iſt ihm auch ſchlecht ergangen und waren die Fremden ſcharf hinter ihm her. Zuletzt das Ende war aber wieder gut. „Jetzt iſt er Primarius zu St. Martini in Bremen“, hörte ich nach Jahr und Tag ſagen.

Euer Haus blieb nicht immer Pfarrhaus. Zog eines Tages ein Mann ein mit Geräten und Arbeitszeug, mit Geſellen und Lehrlingen. War ein Optiker und nannte ſich Keller. Machte Erfindungen und verbeſſerte die Fernrohre. Wurde ein berühmter Mann gleich dem anderen Erfinder, dem Frauenhofer. Starb dann und ſein Geſelle führte das Geſchäft weiter. Und wieder ein Geſell von dieſem brachte es zum Weltruf und baute die große Fabrik dort unten am Fuße meines Berges. Euer Haus kam in andere Hände, und hab ich gar wohl gekannt den Alten mit dem eiſernen Kreuz, der vor euch dort lebte. Sah ihn oft im Garten wandeln, ſtets ſich freuend am Gedeihen von Blumen und Früchten.

Biſt auch nicht das einzige Menſchenkind, das ich Abſchied nehmen ſah aus dem rebenumrankten Häuschen — du blaſſer Examinandus! Sind nun auch ſchon mehr als hundert Jahr, da

ſaß auch ein blaſſer junger Mann dort im Garten und drückte der ſchönen Frau die Hände. Leb wohl Charlotte! War zu ſpät gekommen mit ſeiner Werbung bei des Amtmanns Tochter. War bereits Braut geweſen, dem Bräutigam treu geblieben, und jetzt treue, ſanft waltende Gattin. That ihr aber leid, wie jener ſich losriß und ging. That mir auch leid, hab den jungen Wolfgang immer gern geſehen, wenn er zu mir heraufkam. War zwar ein wenig Sauſewind und kümmerte ſich nicht viel um ſtaubige Akten. Sah ich ihn neben mir ſtehen, ſo fiel mir immer der Vers ein: „Häufig betrunken und immer verliebt!“ War aber nicht der Nebel ſcharfer Getränke, der ihn umſchwebte. Blitzte aus ſeinen Augen die Trunkenheit des dichteriſchen Genius, der Thal und Hügel, der die ganze Welt umſchlingt. Habe auch ſpäter oft von ihm reden hören, iſt etwas Großes geworden.

Da drüben winken jetzt Hände und Tücher, nun iſt es vorbei und Vater und Sohn ſchreiten dahin, durch die engen ſteilen Gaſſen, durch die Straßen und Plätze der Stadt, umſäumt von den alten Giebelhäuſern — dem Bahnhof zu. Geh nur hin, mein hoffnungsvolles Bürſchlein und viel Glück auf den Weg! Haſt du die Examenpein und Not hinter dir, ſo empfängt dich der blauwogende Ozean!

Tief unten im Thale, am Fuße meines Berges kommt von Sonnenaufgang her der Strom gezogen, der wie ein Silberband ſich durch die grüne Au hindurchwindet. Welle auf Welle rinnt in ſeinem Bett vorüber und ſtrebt zur Ferne, ſtrebt dem großen Strom zu. „Cäſar ſchlug eine Brücke über ihn“ hörte ich oft mit Stolz die römiſchen Legionare ſagen. Der große Strom eilt dem Meere zu, wie du. Kehrſt du wieder zur Heimat, ſo komm herauf zu mir und erzähle dem Alten auf Bergeshöh' von des Ozeans Ruhe, von ſeinen Stürmen und Gefahren, von Wellenrauſchen und ſchrillem Mövenſchrei.

Bis dahin bleib ich hier oben als Wahrzeichen deiner Heimat. Schaue hinüber zu den duftigen Bergeshöhen, wo die Schlöſſer und Burgen, wo die alten Warttürme hoch in die Lüfte aufſtreben. Schaue herab auf Hügel mit blühenden Feldern, umrahmt von grünenden Bäumen und Hecken. Schaue auch tief ins Thal, wo die

Wieſe grünt und der Strom zieht. Wächter des Thales bleib ich hier, ſo lange der Turmfalke mich umkreiſt, wache über die Stadt, wache über die Lebendigen, wach auch über die ſtillen Schläfer, die man an den Ort friedlichen Schlummers brachte — leb wohl, auf Wiederſehen!

Station Kiel! Ausſteigen! Kühl weht es von See aus herüber und klare, friſche Luft, Salzwaſſerluft, ſchlägt dem Ankömmling entgegen. Der Blick ſchweift hinüber über die weit ſich dehnende Fläche des Hafens. Der ſcharfe Nordoſt fegt über ihn hin und dunkelblau ſetzt ſich der Horizont ab von der hellen Luft des reinen Himmels. Dort ragen auch Maſten auf aus breiten, ſchwer und wuchtig auf dem Waſſer ruhenden Schiffsrumpfen — das erſte Stück deutſcher Seekriegsmacht, was ſich hier zeigt. Schön ſehen ſie nicht aus, die modernen, gepanzerten Koloſſe, aber es prägt ſich in ihnen, tiefen Eindruck hervorrufend, das Trotzig-Starke des Seebeherrſchenden aus. Lieblich aber iſt der Rahmen, der die ſchwimmende Rüſtung umgiebt. Die Vegetation iſt zwar noch zurück. Aber man kann bereits ahnen, in welcher Schönheit die Ufer der Kieler Föhrde prangen werden, wenn die Zeit kommt, wo die Knoſpen ſpringen. Soweit ſind wir noch nicht. Wir ſtehen im Anfang des Monats April, die Zeit des Eintritts in die Marine als Seekadett. Nicht ſchwellende Knoſpen ſind es, welche hier den Vorfrühling anzeigen, hier ſind es vielmehr erwartungsvolle Jünglinge und examenkranke Väter!

Da unten am Waſſer, auf dem Wege nach Düſternbrook, erhebt ſich der ſtattliche Bau der Marineſchule, ſchön und prächtig anzuſehen vom Waſſer aus, gar unheimlich zunächſt für den, der als Examinand vom Lande aus ſeinen Einzug hier hält. Nun, ein Eintrittsexamen iſt nicht die erſte und letzte Prüfung, die das Leben mit ſich bringt. Es giebt noch ſchlimmere. Alſo immer dreiſt und gottesfürchtig hereinſpaziert durch die Pforte, nur Mut, dann braucht die Sache noch lange nicht ſchief zu gehen!

Die Mauern der Marineſchule haben ihn alſo aufgenommen. Wir wollen es uns ſchenken, ihm durch das Eintritts-Examen zu

folgen. Hinten am Ende unſeres Buches iſt zu finden, was alles von ihm verlangt wird. Ihm, der handelnden Perſon, wird nichts daran geſchenkt, auch eine Prüfung durch den Arzt auf körperliche Tauglichkeit zum Seedienſt tritt noch einmal an ihn heran. Endlich iſt alles überſtanden. Die Einſtellung als Seekadett iſt erfolgt, und nun verlangt der Anfang des Dienſtes von dem Eingeſtellten ſein Recht. Er iſt an den flutenden Strom des Lebens, ſchüchtern oder auch dreiſter, herangetreten, das beſtandene Examen giebt ihm den Stoß, daß er hineinfliegt und es heißt einfach: „Plumps ins Waſſer und ſieh zu, daß du ſchwimmen kannſt!“

Vorläufig freilich wird noch nicht auf dem Waſſer geſchwommen, der neu Eingetretene ſoll zuerſt ſich als Soldat benehmen, ſoll marſchieren und das Gewehr gebrauchen lernen. Die erſte Lebensſchwimmübung findet alſo auch auf dem Lande ſtatt. Die Seekadetten bleiben in der Marineſchule untergebracht und haben nun vollauf Gelegenheit, deren ſchöne Lage genießen zu können. Haben ſie doch das Ziel ihrer Sehnſucht, die bewegte, von Schiffen und Booten belebte Waſſerfläche vor ſich. Die Schulbank iſt verlaſſen, ein ganz anderes Leben in friſcher, freier Luft beginnt. Der Körper beginnt ſich zu recken und dehnen, auch ſchwindet gar bald die blaſſe Farbe des Geſichtes, um einer kräftigen, roten und ſonnengebräunten Platz zu machen. Anfangs iſt es zwar ein wenig beſchwerlich — treten doch ſtatt des Lehrers auf dem Katheder jetzt Seekadettenoffiziere, ein Leutnant vom Seebataillon und auch ſo und ſo viele Unteroffiziere in den Geſichtskreis ein.

Von der Stirne heiß rinnen muß der Schweiß und manchen Schweißtropfen trinkt der kleine Exerzierplatz an der Marineſchule. Auch ſieht die exerzierende Geſellſchaft vorläufig noch etwas bunt, noch ein wenig zuſammengewürfelt aus. Trotz fieberhafter Thätigkeit gelingt es den Schneidern und Lieferanten nur nach und nach, die verlangten Uniform- und Bekleidungsſtücke zur Stelle zu ſchaffen. Erſt nach einigen Tagen verſchwinden die letzten Zivilröcke. Stehen und Marſchieren lernen iſt das erſte, was vorgenommen wird. Scheinbar kann das jeder Menſch, denkt man. Der Soldat, der geſtrenge Herr Unteroffizier, beweiſt aber dem jungen Kadetten, daß ſein bis-

heriges Gehen und Stehen nur Bummelei gewesen ist, daß der Rekrut überhaupt erst erfährt, wozu die Glieder vorhanden sind, wie sie gebraucht werden. Instruktion über den militärischen Dienst, über Vorgesetzte und Honneurmachen läuft neben dem Exerzieren mit. Endlich erfolgt dann auch die Empfangnahme von Gewehr und Seitengewehr. Es werden die Gewehrgriffe eingeübt und Zielübungen vorgenommen.

In der ersten Zeit wird der Seekadett wie jeder andere Rekrut nicht beurlaubt. Erst wenn er es versteht, sich einigermaßen zu benehmen, erst wenn er militärischen Gruß gelernt hat, erhält er die Erlaubnis, die Pforte der Marineschule zu verlassen. Jedem Seekadetten kann nur empfohlen werden, dann nicht der Straßen drückende Enge der Stadt Kiel aufzusuchen, es sei denn, daß er Familien-Bekanntschaften habe. Diese zu pflegen, ist unter allen Umständen angebracht. Die Umgebung von Kiel bietet außerordentlich viel. Ausflüge nach allen Richtungen hin lassen sich unternehmen, und überall findet man neuen Reiz der Landschaft, auch verbunden mit den nötigen Erfrischungsgelegenheiten. Da draußen schmeckt ein gutes Glas Bier aber besser, wie in dumpfer Wirtsstube, nachdem man kaum der dumpfen Schulstube entronnen. Also auf nach Labö, nach Möltenort und Heickendorf und wie sie alle heißen jene schönen Punkte!

Auch ein schöner Punkt ist es, wenn die militärische Ausbildung so weit gediehen ist, daß deren Abschluß durch eine Inspektion erfolgen kann. Nach derselben kommt dann die erste Einschiffung an Bord des Seekadetten-Schulschiffes, gewöhnlich eines älteren Kreuzers, wie die Schiffe Stosch und Stein.

Ehe wir uns an Bord begeben, tritt noch ein ernster, inhaltreicher Augenblick an uns heran: Wir stehen in der Kirche und schwören angesichts der Kriegsflagge „zu Gott dem Allmächtigen und Allwissenden“ — daß wir unserm Kaiser „getreu und redlich dienen wollen“. Wir geloben Treue! Treue — ein kurzes Wörtlein nur und enthält doch eine ganze Welt, eine deutsche Welt. In dem goldenen Kronreif deutscher Tugenden, den unsere gemeinschaftliche Mutter Germania auf dem Haupte trägt, strahlt seit Jahrtausenden

Die Kaiserliche Werft in Kiel
Ansicht von Westen
Nach einer Photographie des Reichs-Marine-Amts.

ein einziger leuchtender Edelstein — die Treue. Wenn wir des Herrn Werke erfahren und seine Wunder im Meere, wenn er spricht und einen Sturmwind erregt, der die Wellen erhebt, dann brechen wohl eiserne Anker und Ketten, gepanzerte Schiffswände bersten und die Klippen bohren sich in den Leib des Schiffes — ein Anker hält auch hier bis zum letzten Stündlein fest: Die deutsche Treue. Sie überdauert das Toben des Sturmwindes und das Wetter der Schlacht und der zackige Fels, an dem das Lebensschifflein zerschellte, der

Das neue Kanonenboot „Iltis"
Nach einer Photographie des Reichs-Marine-Amts.

die Besatzung dann „getreu bis in den Tod" niedersinken sah zum kühlen Grunde des großen Seemannsfriedhofs, der zackige Fels wird selbst zum Denkmal der Treue, das aufleuchtend im Spätrot, kommenden Geschlechtern neuen und schönen Tag verkündigt!

Einschiffung, erste Zeit an Bord.

Nebel brauen auf aus den Wogen der weiten Kieler Bucht, und sie wallen hinüber und herüber über den Gewässern, ballen sich bald zusammen im Schweben, bald fließen sie auseinander von Wotans Sonnenauge getroffen. Und aus dem grauen Schleier

ragen die Masten eines Schiffes gespenstig empor, ein paar schwer beladene Boote streben darauf zu. Sie tragen die Hoffnung der Marine, die Seekadetten, welche dort unter jenen Masten ihr Seemannsleben beginnen wollen. Kaum einer ist darunter, der Seemannsleben und -Los aus Anschauung kennt, wie von Nebelschleiern verhüllt, liegt es vor ihnen — nur das Ziel tritt sichtbar hervor, also vorwärts ihm zugesteuert.

Die Boote legen am Fallreep an, und zum Nachdenken und Philosophieren bleibt freilich keine Zeit. Zunächst gilt es, dem Ankömmling zu zeigen, wo er sein Hab und Gut unterbringen kann, wo er schläft und wo er seine Mahlzeiten einzunehmen hat. Das genügt für den ersten Tag. Das erste, was den an Bord Kommandierten empfängt, ist eine Zahl. Eine nüchterne, einfache Zahl, die aber Leben und Bedeutung erhält dadurch, daß „Nummero" davor steht. Es ist die sogenannte Schiffsnummer, welche jeder Mann an Bord erhält, der nicht Bewohner einer Kammer mit Schlafkoje ist. Die Schiffsnummer sagt dem Mann alles, denn sie ist die Grundlage für die ganze Diensteinteilung an Bord: Die geraden Nummern z. B. bilden die Backbord-, die ungeraden die Steuerbordwache. Wenn abends, nach des Tages Last und Mühe „klar bei Hangematten" gerufen wird, dann findet der Mann seine Schiffsnummer auf der Hangematte aufgemalt, die Nummer wird von dem Hangemattstauer aufgerufen, und der Besitzer antwortet mit „hier"! empfängt seine Hangematte und schlingt sie an seinem Schlafplatz auf. Für den Seekadetten und Fähnrich gilt dasselbe. Zum Aufhängen der Matte sind je zwei starke, eiserne Haken an den Decksbalken angebracht, auch hier leuchtet dem Suchenden seine Schiffsnummer entgegen, hat er sie gefunden, so ist er untergebracht.

Für jeden Seekadetten ist in den unteren Räumen des Schiffs je ein Spind vorgesehen. Es ist gerade groß genug, um die vorgeschriebenen Bekleidungs- und Ausrüstungsgegenstände aufnehmen zu können. Auch hier verkündet die angebrachte Nummer den Eigentümer, und ein Stauungsplan an der Thür gestattet alsdann, ohne langes Grübeln sofort an das Einpacken zu gehen.

In dem Messeraum dienen eine Anzahl Tische, sowohl dem theoretischen Unterricht, wie auch zur Einnahme der Mahlzeiten. Auf Grund der Wachteinteilung werden die einzelnen Tischgenossenschaften, die „Backsmannschaften“ bestimmt. Der eben an Bord Gekommene braucht also nur die Nummer seiner Back zu wissen, dann ist er auch hierin, in der Ernährungsfrage, versorgt, er kann sich am Abend des ersten Tages ruhig in seine Hangematte legen. Über die erste Nacht in der Hangematte wollen wir einen Seekadettenbrief selber erzählen lassen:

„Um 10 Uhr gingen wir zu Bett. Das Schlafen in den Hangematten erschien uns so neu und so ungewohnt, daß es Anlaß zu vielem Lärm und großer Unruhe gab. Nachdem man mit vieler Mühe seine Matte befestigt hatte und die Decken zurechtgelegt waren, versuchte man einzusteigen. Da dies jedoch einige Übung, welche erst nach und nach kommt, erfordert, so passierte es manchen, daß sie mehrmals ansetzten, ohne zum Ziele zu kommen. Wer sich zu viel Schwung gab, kam auch wohl auf der anderen Seite mit den Füßen wieder zur Erde und die Hangematte glitt unter ihm weg. Kaum waren alle eingestiegen, so begannen einige zu schaukeln, was uns nach und nach alle ansteckte, sodaß alles in schwankende Bewegung geriet, bis endlich die Augen anfingen, sich zu schließen. Es trat Ruhe ein, wenigstens für die erste Zeit. Drüben auf der Ecke ertönt auf einmal ein mächtiger Trompetenton und, wie auf Verabredung fällt ein zweiter Trompeter ein, ein Schnarchduett erweckt weniger freudige Anerkennung wie Entrüstung: „Na nu, ich glaube gar die haben sich den Großmast mitgenommen und wollen ihn entzweisägen!“ „Haltet ihnen doch die Nasen zu!“ so brummen einige zornige Stimmen, und allgemach tritt auch hier wieder Ruhe ein. Fast wäre ich eingeschlafen, da fängt mein Nachbar an, aus tiefstem Grunde seiner Seele zu seufzen und zu stöhnen. Sein Mund murmelt abgerissene unverständliche Worte. Hinblickend bemerke ich, daß die schlecht befestigte Hangematte am Fußende angefangen hatte, nachzurutschen und daß der Schläfer bereits recht unangenehm in einer zusammen- und nachgerutschten Lage sich befand. Eben will ich mich aufrichten um ihn zu helfen, da gleitet das Fußende völlig

Die Kaiserliche Werft in Kiel
Ansicht von Süden
Nach einer Potographie des Reichs-Marine-Amts.

herunter, und auf Deck liegt ein Knäul von Menſch, Decke und Matraze ꝛc. Ein noch lauteres Stöhnen erfolgt da unten, aber es klingt ſo ſonderbar, ſo mathematiſch: A=Quadrat, ja wohl A=Quadrat, Plus oder Minus zwei A mal B, Plus — — — zum Donnerwetter, wie war es doch, gewußt habe ich es doch, aber die ſtechenden Augen mit denen er mich anſieht — nun bin ich durchgefallen! Trotzdem ſchon lange „Ruh im Schiff“ gepfiffen war, erhob ſich doch ein kaum unterdrückbares Gelächter, beſonders als jemand dem unter der Decke begrabenen Jüngling zurief: „Nee aus der Hangematte ſind Sie gefallen, nicht durchs Examen!“ Jetzt raffte ſich der Gefallene allmählich wieder auf und kehrte ins „ſelbſtbewußte Sein“ zurück. Das verwünſchte Examen! Rechte Ruhe trat aber noch nicht ein. Was hier Zufall und Ungeſchicklichkeit bewerkſtelligt hatte, brachte an anderen Stellen der Mutwille zu ſtande, indem ſogenannte Slipſteeke an den Befeſtigungsleinen der Hangematte angebracht waren. Ein Ruck und der Steek riß aus, und das eine Ende der Matte ſenkte ſich, während der Inhalt herausrollte.“

Auch die erſte Nacht geht vorüber. Um 6 Uhr morgens ertönt das Signal zum Aufſtehen für die Seekadetten. Damit beginnt der Tagesdienſt. Je 6 Seekadetten haben einen Matroſen zum Reinigen ihrer Kleider und Stiefel zuerteilt erhalten. Sobald der Kadett aufſteht, muß dies bereits erledigt ſein, und der Kadett beginnt ſein Tagewerk damit, daß er ſeine Hangematte feſt zuſammenrollt, „zurrt“ und zum Verſtauen an Deck bringt.

Zum Waſchen ſind nach Möglichkeit beſondere mit Waſchbecken und verſchließbaren Fächern für die Waſchgeräte ausgeſtattete Räume eingerichtet.

Die Seekadetten bewohnen eine abgeſchloſſene Meſſe, in der Batterie gelegen und Luft und Licht durch die großen Batteriepforten und Fenſter erhaltend. Die Meſſe iſt mit Tiſchen und Bänken ſowie mit Einrichtungen zum Unterbringen der Schulgeräte verſehen. Sie dient gleichzeitig als Wohn=, Eß= und Unterrichtsraum.

Die Verpflegung der Seekadetten wird durch den Staat getragen, Getränke natürlich ſind aus privaten Mitteln zu decken. Die Verwaltung der Verpflegungsgelder, oder der „Meſſe“, wie man ſagt,

wird durch einen Vorstand bewirkt, bestehend aus dem Seekadettenoffizier und dem Schiffszahlmeister. Zur Besorgung der Einkäufe u. s. w. für die Seekadettenmesse wird dem Messevorstand ein Bottelier kommandiert, welcher zu anderweitigem Schiffsdienst nicht heranzuziehen ist. Er ist mit den Geschäften eines Stewards betraut, und werden ihm geeignete Matrosen als Stewardsmaate beigegeben. Dieselben bedienen auch während der Mahlzeiten.

Was nun die Ausbildung der Seekadetten anbelangt, so ist hierfür der Kommandant des Schulschiffes in erster Reihe verantwortlich. Er regelt den Gang der praktischen und theoretischen Ausbildung, überwacht sie und überzeugt sich von den Fortschritten durch Besichtigungen. Der Inspektion des Bildungswesens schlägt er die Verteilung des Unterrichts auf die Offiziere vor und reicht Unterrichts- und Beschäftigungspläne ein. Diese Pläne werden von dem ersten Offizier entworfen. Derselbe überwacht speziell die praktische Ausbildung. Außerdem steht dem Kommandanten zur Erziehung der Seekadetten ein Seekadettenoffizier zur Seite. Dieser hat außer der Erziehung und Ausbildung auch die ökonomischen Verhältnisse und die Kleiderwirtschaft der Seekadetten zu überwachen sowie sich ihrer Privatinteressen anzunehmen und ihnen mit Rat und That zur Seite zu stehen. Die Seekadetten bilden eine Musterungsdivision unter diesem Offizier.

Der am Ende des ersten Abschnitts beigefügte Stundenplan zeigt die Zeiteinteilung für die Ausbildung der Kadetten.

Die Ziele der Ausbildung auf dem Seekadetten-Schulschiff werden dadurch bestimmt, daß zunächst die höhere Stufe auf der Leiter militärischer Laufbahn, die Stellung als Fähnrich zur See vorbereitet werden soll. In theoretischer Beziehung wäre dies Ziel die Ablegung der Fähnrichs-Prüfung. In praktischer wäre es: Anerziehung derjenigen Eigenschaften, welche für den Kriegsschiffsdienst unentbehrlich sind: Ordnung, Reinlichkeit, Pünktlichkeit, Umsicht und schneller Entschluß, sowie Schaffung der Grundlagen für den Schiffs- und Waffendienst; Vorbereitung für die spätere Vorgesetztenstellung als Fähnrich zur See.

Wie oben bereits erwähnt, erhält jeder Mann an Bord eine Schiffsnummer, welche als Grundlage für den Wachtdienst zunächst gilt. Die Mannschaft wird in zwei Wachen eingeteilt. Die Seekadetten gehen im Hafen in vier Wachen, jedoch so, daß nur von 8 Uhr morgens bis 8 Uhr abends dieser Dienst dauert. Im Hafen ist also dafür gesorgt, daß der junge Kadett zunächst ungestörte Nachtruhe hat. Das Leben in frischer Luft, die ungewöhnten körperlichen Anstrengungen machen anfangs es durchaus notwendig, daß nicht durch Nachtwachen forciert wird. In See treten sie noch hinzu, aber die Hafenzeit bringt dann wieder Erholung.

Das Wachegehen der Seekadetten schließt sich mit Ausnahme der Nachtwachen im Hafen, völlig dem der Offiziere an. Meistens sind vier wachthabende Offiziere an Bord — daher die vier Wachen der Seekadetten. Die Tagewache rechnet von 8 Uhr morgens bis 8 Uhr abends. Zu den Mahlzeiten wird der Wachthabende von seinem Nachfolger abgelöst. Für den Offizier treten dann noch die Nachtwachen, jedesmal vier Stunden, hinzu und nur eine Nacht von vier Nächten bleibt frei. Der Wachtdienst der Mannschaft erscheint dem Uneingeweihten doppelt so schwer, da hier nur in zwei Wachen gegangen wird, also doppelt so schneller Wachtwechsel eintritt. In Wahrheit ist er jedoch viel leichter. Von der ganzen Wache, der Hälfte der Mannschaft, sind immer nur geringe Bruchteile wirklich im direkten Dienst als Posten. Die anderen kommen nur, wenn sie gerufen werden. Sogar in See, wenn das Schiff sich unter Segel befindet, wenn die Wache angekleidet und immer manöverbereit sein muß, erhalten die Mannschaften ein Regensegel auf Deck ausgebreitet, worauf sie sich hinlegen und womit sie sich beim Schlafen zudecken können — bis der Ruf: „Wache klar zum Manöver!“ sie weckt.

Von den Seekadetten sind es hauptsächlich auf jeder Wache drei, die den wachthabenden Offizier unterstützen und hierin von ihm angelernt werden sollen. Zunächst ist dies der Seekadett der „Wache“, wie er schlechtweg genannt wird. Seine Obliegenheit ist es, den laufenden Tagesdienst des Schiffes im Auge zu behalten; er meldet dem Wachoffizier die Zeiten zum Beginn und Anfang des Dienstes,

wie sie durch die „Tages-Routine“ vorgeschrieben sind. Außerdem hat er sein Augenmerk auf Ordnung und Reinlichkeit in der Takelage, auf Deck und Außenbords zu richten.

Unter „Tages-Routine“ versteht man die Zeiteinteilung des Tages. Man unterscheidet eine Hafen- und eine Seeroutine. Die sogenannte „Wochenroutine“ ist dagegen der Stundenplan, welcher für jeden Wochentag die Art der Exerzitien angiebt. Die Tagesroutine im Hafen wollen wir hier dem Leser gleich vorführen —

S. M. S. „Gneisenau“
Nach einer Photographie des Reichs-Marine-Amts.

wir sind ja noch im Hafen — er kann sich daraus leicht ein Bild machen von dem Verlauf eines Tages in dem Flottendienst. Bemerkt sei noch, daß für den Seekadettendienst einige unbedeutende Abweichungen eintreten.

Tages-Routine im Hafen.

4^h 30′ „Musterung der Wache“, Reinigung der Hangemattskasten, Ausgabe des Reinigungsgeschirres (für die Decke). Unter Wache ist hier nicht die ganze Hälfte der Mannschaft zu verstehen, sondern nur der vierte oder achte Teil.

4^h 50′ Wecken des Bootsmanns und der Bootsmannsmaate, der Seesoldaten-Wache, des Feuerwerksmaats ꝛc.

5h Reveille und Ueberall (—„überall“ Hängematten zurren).
5h 10′ Hängematten-Stauer, Hängematten auf, Leute ſich waſchen; rein Schiff.
6h 50′ Backen und Banken, d. h. Tiſche, Bänke und Geſchirr fertig machen zum Frühſtück.
7h Frühſtück, alle Mann ſich kleiden, nämlich den befohlenen Tages-anzug anlegen.
7h 25′ Poſten ablöſen.
7h 30′ Kranke ins Lazarett. Anmeldung und Unterſuchung von Krankheitsfällen.
7h 40′ Beide Wachen an Deck, Deck aufklaren; Vorbereitungen zur Flaggenparade.
8h Flaggenparade. Darunter iſt das feierliche Aufhiſſen der Nationalflagge unter Muſik ꝛc. zu verſtehen, danach auf Schiffen mit Takelage Braſſen und Toppen, Sonnenſegel und Windſäcke ſetzen ꝛc.
8h 15′ Waffenputzen.
8h 30′ Antreten zum Rapport.
8h 50′ Schiff klar zur Inſpizierung durch den Kommandanten. Ende des Waffenputzens.
9h Inſpizierung und Muſterung, Befehlsausgabe. Nach der Muſterung Exerzieren und Arbeitsverteilung. Im Winter ändert ſich dieſe Einteilung ſo, daß um 9 Uhr Flaggenparade ſtattfindet.
11h 30′ Ende der Exerzitien und Arbeiten. Klar Deck, Decke fegen.
11h 45′ Backen und Banken.
12h Mittag.
12h 30′ Poſten ablöſen.
1h Reinigung des Backgeſchirrs, der Backen und des Zwiſchendecks.
1h 15′ Proviant und Waſſer empfangen.
1h 30′ Pfeifen und Lunten aus. Reinigung der Batterie reſp. der Geſchütze und Handwaffen, alle Decke fegen.
2h Anfang der Exerzitien reſp. Arbeiten.
4h Ende der Exerzitien und Arbeiten. Klar Deck. Decke fegen. Freie Wache ſich für die Nacht kleiden.

4h 15′ Freie Wache an Deck.
5h Gefechtsmusterung. Nach der Musterung Exerzieren oder Manöverieren.
6h 20′ Backen und Banken.
6h 30′ Abendbrot.
6h 45′ Posten ablösen. Darauf eventl. Zeugwäsche.
7h Alle Mann aus dem Zwischendeck.
7h 45′ Alle Mann Hangematten.
7h 55′ Wache Musterung.
8h 55′ Seesoldatenwache an Deck, Zapfenstreich.
9h Ende des Zapfenstreichs, Pfeifen und Lunten aus, Ruh im Schiff.
9h 10′ Hauptronde.
10h Licht aus in der Seekadetten- und Deckoffizier-Messe.
11h Licht aus in der Offiziermesse.

Die Flagge wird abends mit Sonnenuntergang niedergeholt, und zwar unter derselben Feierlichkeit wie vormittags beim Hissen.

Der zweite Seekadett der dem nachstehenden Offizier beigegeben ist, ist der „Signalkadett". Er hält sich hauptsächlich auf der Kommandobrücke auf. Er hat ein wachsames Auge zu halten auf alles, was im Hafen vorgeht, auf Kommen und Gehen von Booten und Schiffen, auf alle Signale, welche von Seiten der Signalstationen oder von den Schiffen gegeben werden. Ebenso ist es seine Aufgabe, Wind und Wetter zu beobachten und Barometer und Thermometer abzulesen. In bestimmten Pausen ist deren Stand für das Loggbuch zu notieren.

Als dritter Seekadett tritt der „Ordonnanzkadett" hinzu. Sein Amt besteht darin, alle Meldungen abzustatten, welche an Personen gerichtet werden, welche nicht auf Deck sich befinden. Also Meldungen an den Kommandanten und ersten Offizier, oder Anfangszeit und Ende der Exerzitien an die hierbei interessierten Offiziere. Er ist also eine Art von Telegraph, ausgehend von dem Offizier der Wache, welcher das Deck nicht verlassen kann.

Über Wind und Wetter, über alle Vorkommnisse auf der Wache wird Buch geführt. Es ist dies das Schiffsjournal oder Loggbuch.

Die Eintragungen geſchehen nach der Wache von jedem Offizier, der von dieſem Dienſt abgelöſt worden iſt. Der Seekadett der Wache liefert den Stoff hierzu durch ſeine Notizen. Der Fähnrich der Wache hat dies ſpäter ebenfalls zu beſorgen. Es iſt deshalb notwendig, daß jeder Seekadett mit der Führung eines ſolchen Loggbuchs allmählich vertraut wird. Zu dem Ende hat er ſelbſt ein ſolches Buch nach vorgeſchriebenem Schema zu führen. Im Wachdienſt, wie in allen Stationen tritt ſteter Wechſel ein, ſodaß alle Seekadetten in jede Einzelheit des Dienſtes eingeweiht werden.

Um 6 Uhr hatten wir nach der erſten Nacht unſeren neu eingeſchifften Seekadetten ſeine Hangematte verlaſſen ſehen. Bis 6^h 40′ hat er dann noch Zeit, ſich zu waſchen und anzuziehen, ſodaß er mit vollendeter Toilette zur Muſterung durch den Seekadettenoffizier antreten kann.

An die Muſterung ſchließt ſich für die erſte Zeit eine Vorbereitung zur Bedienung der Takelage an: Enterübungen bis zur Frühſtückszeit um 7 Uhr. „Entern“, auf- und niederentern, heißt ſoviel, wie von Deck aus auf Raaen und Marſen hinauf- und wieder heruterſteigen. Da zwiſchen den mächtigen Stütztauen der Maſten nach der Seite hin, zwiſchen den „Wanten“, ſproſſenartige Leinen, wie bei einer Strickleiter, gezogen ſind, ſo wird dieſes „Entern“ hierdurch ungefährlicher als es ausſieht. Bei einiger Übung wird es auch kein „Steigen“ mehr, ſondern ein „Laufen“. Wir können alſo beruhigt zuſehen, wie ſich die Seekadetten gleichmäßig auf die Maſten verteilen, wie ſie inſtruiert werden über die Regeln beim Entern. Dann kommt das Kommando „Entert auf!“ und erſt langſamer, zuletzt vom Eifer getrieben, ſtürmt die Schar die Wanten hinauf — als ob oben in der Bramſaling (der zweiten Etage) ein Admiralshut zu erobern wäre! Ein ſolcher liegt, bildlich geſprochen, auch eigentlich dort oben, und keinen ſah man fröhlich als Admiral endigen, der nicht ein fixer Enterer geweſen wäre, in früheren Zeiten noch mehr wie heute, wo der Dampf die Takelage verdrängt. Auch giebt es unterwegs bis zum „Hut“, d. h. bis zur Höhe der Marsſtenge, einige für den Anfänger recht unangenehme Ecken, die umſegelt werden wollen. Der Marsrand ladet weit aus, und die

Püttingswanten stehen schräg von innen nach außen. Dort herüber zu kommen, will erst probiert und gelernt sein. Danach werden die Stengewanten immer schmaler und laufen dicht zusammen. Auch muß man sich durch die Bramsaling, durch die Bramwanten durchwinden. Dann ist man oben. Nun saust man wieder abwärts, und — dann hört man manches „Au!“ und „Himmeldonnerwetter!“ Die Instruktion sagte: „Du sollst dich nicht an den dünnen Webeleinen, den Sprossen der Leiter, festhalten, sondern an den dicken Hoftauen der Wanten. Eine dünne Leine kann zerreißen, auch tritt dir der Nachfolger leicht auf die Hände“. Im Eifer des Gefechts hat das wohl jeder von uns zuerst vergessen, aber was man spürte, wenn der eifrig Nachstürmende uns auf die Finger trat — das vergaß man nie wieder!

Der zweite Schritt zum Bedienen der Segel besteht in dem „Auslegen auf den Raaen“. Die Raaen bis zu deren äußerster Spitze, der „Nock“, die Bedienungsmannschaft heraus muß, sehen von Deck aus schlank und dünn aus. In der Nähe besehen, zeigen sie jedoch mächtige Dimensionen, Hände und Körper finden reichlich Halt und Stütze, und für die Füße sind besondere Taue, unter der Raa hängend, angebracht — wir können auch hier ohne Befürchtung das Kommando: „Legt aus!“ erwarten.

Sobald in diesen Vorübungen einige Sicherheit erlangt ist, kann das eigentliche Segelexerzieren, das Lösen, Setzen, Bergen und Festmachen der Segel beginnen. Der Zweck der Takelage ist heute ein anderer, wie früher, wo es gar keine Dampf- oder nur Hülfsmaschinen gab. Die Schulschiffe haben nunmehr eine leichtere Takelung, eine Hülfstakelage. Der Seekadett soll ihre Zusammensetzung, ihren Gebrauch kennen lernen, er soll vertraut sein mit der Wirkung von Wind und Segeln und soll Verständnis für die seemännisch richtige Anlage und Durchführung der Schiffsmanöver, namentlich für das Zusammenwirken von Maschinen und Segeln bekommen. Auf allen kleineren Kreuzern im Ausland sind ja auch immer noch leichte Takelagen vorhanden. Seemannschaftliche Kenntnisse werden also stets verlangt werden, aber die Anwendung davon ist gegen früher eine andere geworden. Das schnelle und komplizierte Segelexerzieren

Segelexerzitien.

tritt in den Hintergrund, und das Maſchinenweſen dominiert. Sehr zum Kummer alter Seebären. „Früher“ — ſo meinte einmal ſolch Bär — „waren die Schiffe von Holz und die Männer von Eiſen, jetzt ſind die Schiffe von Eiſen und die Männer von Holz!“ Der Gedanke iſt nicht übel, aber auch Eiſen hat brüchige Stellen. So lange unſere Kriegsflotte dagegen beſteht, haben ihre Angehörigen immer gezeigt, daß ſie aus geſundem Kernholz gemacht ſind.

Außer dem Segelexerzitium wird theoretiſcher Unterricht in Seemannſchaft erteilt, desgleichen wird Spliſſen, Knoten und Segelnähen gelehrt.

Wenn auch die alten ſchweren Schiffstakelagen verſchwunden ſind, ſo iſt doch eins aus vergangener Zeit geblieben und wird bleiben: das Boot mit ſeiner Ruder- und Segeleinrichtung. Hier iſt ebenfalls noch ein Feld, wo der Seemann Umſicht und Ausdauer, ſchnellen Entſchluß und ſeemänniſches Urteil lernen kann. Wir ſehen deshalb auch unſere Seekadetten fleißig in den Booten, ſowohl Ruderübung veranſtalten, wie auch auf- und abtakeln oder ſegeln.

Ehe wir uns mit unſerem Schulſchiff auf die erſte Kreuztour aus dem Hafen begeben können, müſſen wir noch Einblick erhalten in die zweite, wichtige Fachwiſſenſchaft des Seemanns: die Navigation. Sie lehrt uns den Ort des Schiffes und ſeinen Weg zu beſtimmen. Viel davon brauchen und können wir für den Anfang nicht erfahren. Aber zunächſt iſt es notwendig, daß der junge Seekadett Einrichtung und Aufſtellung der verſchiedenen Arten von Kompaſſen kennen lernt, daß er weiß, wie die zitternde Magnetnadel bei Tag und Nacht als Wegweiſer dient. Dazu gehört, daß Wirkung und Handhabung des Steuerapparates, des „Ruders“, praktiſch geübt werden, ſoll doch einer von den Kadetten nachher in See das Schiff ſteuern können und ſicher jede Kursänderung, jedes Ruderkommando ausführen lernen. Da erfährt er denn, daß das vordere Ende des Schiffes „Bug“ heißt, während das hintere, da wo Steuerruder und Schraube ſich befinden, „Heck“ heißt. Daß das Schiff eine „Backbordſeite“ hat — die linke, wenn das Geſicht dem Bug zugekehrt iſt — und eine „Steuerbordſeite“, die rechte. Der Bug dreht nach Backbord, wenn bei vorwärtsgehendem Schiffe auf das Kommando

„Ruder Backbord!“ das Rad des Ruders nach Backbord gedreht wird u. ſ. w. Fernerhin ſind in See die Seekadetten der Wache damit betraut, die Fahrt des Schiffes durch das Waſſer halbſtündlich feſtzuſtellen. Hierzu dient die Loggvorrichtung. Deren giebt es verſchiedene, von dem altbewährten, ganz einfachen an bis zum modernen Patentlogg. Sie alle ſollen gekannt und abgeleſen werden können.

Dazu kämen noch verſchiedene Inſtrumente zum Meſſen der Waſſertiefe. Wir bleiben bei unſerer erſten kleinen Kreuztour in der Nähe der Küſte. Da muß alſo fleißig die Handhabung des kleinen „Handlotes“ geübt werden. Kommen wir mit dem Schiff in tieferes Waſſer, ſo müſſen wir das größere „Tieflot“ gebrauchen können. Auch hier finden wir außer dem alten einfachen Tieflot eine Patentlotmaſchine neueren Datums in Benutzung.

Das Schiff, welches vor dem Hafen kreuzt, ſoll außerdem ſtets imſtande ſein, Nachrichten zu empfangen und zu geben, ſei es, daß es ſich den Signalſtationen an der Küſte nähert, ſei es, daß es Kriegs- und Kauffarteiſchiffe anſprechen will, oder angeſprochen werden ſoll. Zu dem Ende muß der angehende Seemann ſich über die Flaggenſignale genau unterrichten und muß Signale ſchnell ableſen und in dem Signalbuch der Kaiſerlichen Flotte, oder auch in dem internationalen Signalbuch nachſchlagen lernen. Ein bis drei oder vier Flaggen bedeuten meiſt ein Wort, oder auch einen kurzen Satz und das Signalbuch iſt das Lexikon, worin man die Bedeutung findet.

Hand in Hand mit dieſem praktiſchen Unterricht geht der theoretiſche: Im Unterrichts- und Meſſeraum begegnet dem Seekadetten eine liebe alte Freundin, die Mathematik, nebſt einer Stamm- und Anverwandten, die mathematiſche Geographie.

Die erſten Übungstouren in See.

„Der Mai iſt gekommen, die Bäume ſchlagen aus, da bleibe wer Luſt hat, mit Sorgen zu Haus!“ Und an einem klaren, ſonnigen Maientag iſt es auch, wo zum erſten Male in dieſem Jahre das Seekadettenſchulſchiff ſeinen Liegeplatz verläßt und außerhalb des Hafens in See bleibt. Was von Panzerſchiffen in der Kieler

Föhrde lag, hatte bereits vorher das Weite gesucht, und die Stein lag allein an einer der letzten Festmachetonnen, draußen bei der Seebadeanstalt. Nun hat sie auch seeklar gemacht, die Segel werden gelöst, die Marssegel gesetzt und die Raaen gebraßt. Langsam wendet sich der Bug, nachdem er von der Tonne gelöst ist, dem Ausgang des Hafens zu. Die Raaen des Fockmastes fliegen herum, und mit stetig sich mehrender Fahrt geht es auf die Enge zwischen Friedrichsort und Labö zu. Eine kurze Zeit noch, und das Schiff passiert die grünen Wälle von Friedrichsort und die malerischen, bewaldeten Hügel auf dem rechten Ufer. Bald ist auch das Fischerdorf Labö, der schlanke Leuchtturm von Bülk passiert. Das Land tritt hinter uns zurück und vor uns dehnt sich die weite blaue Wasserfläche der Ostsee — das Schiff ist in See und nimmt Kurs

Mannschaft am Gangspill. Nach einer Photographie des Reichs-Marine-Amts.

auf den Großen Belt zu. Es ist jetzt an der Zeit, uns ein wenig um den Dienst an Bord draußen in See zu bekümmern, damit wir seine Abweichungen von dem Hafendienst im großen und ganzen kennen lernen. Sobald das Schiff in Fahrt ist, wird „Seewache“ gegangen. Die Mannschaft war, wie wir wissen, in zwei Wachen eingeteilt, Backbord- und Steuerbordwache. Im Hafen behält jede dieser Wachen 24 Stunden „Wache“. An Deck sind jedoch nur die Posten, höchstens ist nachts noch eine Hälfte oder ein Viertel (ein Quartier) der Wache in Bereitschaft. In See geht die Wache immer nur vier Stunden durch:

Von 8—12 Uhr vormittags z. B. Backbord-Wache,
„ 12— 4 „ nachmittags Steuerbord- „
„ 4— 6½ „ „ Backbord-Wache
„ 6½— 8 „ „ Steuerbord- „
„ 8—12 „ nachts Backbord- „
„ 12— 4 „ „ Steuerbord- „
„ 4— 8 „ morgens Backbord- „

Zwischen 4 und 8 Uhr nachmittags ist ein kurzer Wachtwechsel eingeschoben, weil dadurch verhindert wird, daß immer dieselbe Wache dieselbe Nachtwache bekommt. Würde Backbordwache jede Nacht von 8—12 und von 4—8 Uhr Wache haben, so bekäme sie Tag für Tag nur vier Stunden ungestörten Schlaf, nämlich von 12—4 Uhr.

Die vier wachthabenden Offiziere gehen in der gleichen Weise jedesmal 4 Stunden Wache. Bezeichnet man die Offiziere der Reihe nach mit römischen Zahlen, so erhält man von ihrem Dienst auf der Kommandobrücke folgendes Bild:

Von 8—12 Uhr vormittags I (der älteste Wachoffz.)
„ 12— 4 „ nachmittags II
„ 4—6½ „ „ III
„ 6½— 8 „ „ IV
„ 8—12 „ nachts I
Die sog. Hundewache „ 12— 4 „ „ II
„ 4— 8 „ morgens III

Man sieht hieraus, daß ein Offizier, z. B. I zweimal in 24 Stunden von 8—12 Uhr vormittags und von 8—12 Uhr nachts herankommt. Der IV. Offizier, welcher von 6½—8 Uhr nachmittags geht, bleibt für die Nacht frei und kommt erst am folgenden Vormittag von 8—12 wieder heran. Auf diese Weise entsteht innerhalb eines Zeitraums von 4 Tagen ein regelmäßiger Wechsel: eine Nacht frei, dann Abendwache, dann Mittel- oder Hundewache und zuletzt Morgenwache. Tags tritt dann noch eine in der Zeit korrespondierende Wache hinzu.

Die Seekadetten gehen in See genau dieselben Wachen wie die Offiziere. Wir finden auch hier den Seekadetten der „Wache", den Ordonnanz- und Signalkadetten in Thätigkeit. Außerdem finden

wir unsere Seekadetten am Ruder steuernd, beim Loggen beschäftigt und bei Segelmanövern einzelne Teile der Takelage bedienend.

Die Stein hat unterdessen den Eingang des Großen Beltes fast erreicht. Der Leuchtturm gekrönte Hügel an der Südspitze von Langeland, der Fakkebjerg, ist zuerst in weiter Ferne und als kleine Erhöhung nur sichtbar über dem Horizont aufgetaucht, dann ist er höher und größer geworden und jetzt schaut er breit und hoch auf das Schiff herab. Nun wird hart angebraßt und der Kurs geändert. Bei dem Wind liegt die Stein auf die Inseln Fehmarn zu, um in deren Nähe zu wenden und nach der Hafeneinfahrt von Kiel zurückzukreuzen. Abends, als der Wind schon angefangen hat, flau zu werden, fällt der Anker in der Nähe von Bülk. Als die Sonne untergegangen war, als die Ankerlaterne am Fockmast in die Höhe ging, war es bereits völlige Windstille geworden; spiegelglatt dehnt sich die Wasserfläche aus, den letzten Schimmer des Abendrotes wiederspiegelnd. „Es wird Seewache weitergegangen!“ bestimmt der Kommandant. Damit bleibt auch die Tages-Routine „für See“ in Kraft. Wir wollen uns damit vertraut machen, nachdem wir vorher die Tagesroutine im Hafen kennengelernt hatten.

Tages-Routine in See.

3h 30′ Wache uud Freiwächter wecken.

4h Wache und Freiwächter Hangematten an Deck. Wachwechsel-Musterung der Wache und Freiwächter. Ausgabe des Reinigungs-Geschirres; danach Oberdeck und Batterie reinigen; Segel setzen und kanten.

6h 20′ Freiwache wecken.

6h 80′ Hangematten der Freiwache an Deck.

6h 50′ Backen und Banken.

7h Frühstück und die freie Wache sich kleiden.

7h 20′ Ruder und Posten ablösen.

7h 30′ Kranke ins Lazarett. Wachwechsel, Wachmusterung. Die freie Wache (diejenige, welche die Morgenwache hatte) Zwischendeck reinigen und dann sich kleiden.

8h 30′ Geschütze und Waffen putzen. Antreten zum Rapport.

9h Musterung resp. Inspizierung, danach Exerzieren resp. zur Arbeit nach Befehl.

11h 30 Klar Deck. Ende der Exerzitien und Arbeiten. Decke fegen, Tauwerk aufklaren.

11h 45′ Backen und Banken.

12h Mittag.

12h 30′ Wachwechsel. Ruder und Posten ablösen. (Unter „Ruder" sind hier die Leute am Steuerruder jedesmal zu verstehen).

1h Reinigung des Backgeschirrs und des Zwischendecks, resp. der Batterie.

1h 15′ Proviant und Wasser empfangen.

1h 30′ Pfeifen und Lunten aus. Batterie und Decke fegen, Geschütze abreiben, Handwaffen revidieren.

2h Anfang der Exerzitien und Arbeiten.

4h Ende der Exerzitien und Arbeiten. Klar Deck. Decke fegen. Tauwerk aufklaren, freie Wache sich umkleiden für die Nacht.

4h 10′ Wachwechsel. Wache Musterung. Freie Wache sich für die Nacht kleiden.

5h Gefechtsmusterung, danach Segel-Exerzitien, Segel kanten, Arbeiten oder Zeugwaschen.

6h 20′ Backen und Banken.

6h 30′ Abendbrot.

6h 45′ Ruder und Posten ablösen.

7h Wache Musterung. Alle Mann aus dem Zwischendeck, Zwischendeck reinigen.

7h 45′ Wachwechsel, Wache Musterung, danach Rettungsboots-Mannschaft-Musterung. Freiwache Hangematten.

8h Pfeifen und Lunten aus. Ruhe im Schiff.

9h Licht aus in der Kadetten- und Deckoffizier-Messe.

9h 10′ Hauptronde.

10h Licht aus in der Offiziermesse. Während der Nacht halbstündlicher Rondengang durch die Schiffsräume, ausgeführt durch einen Seekadetten der Wache ꝛc.

11h 50′ Freie Wache wecken. Wachwechsel.

12h Freiwache Hangematten. Wache und Rettungsboots-Mannschaft Musterung.

3h 50′ Freiwache und Freischläfer wecken.

„Alle Mann auf, klar zum Ankerlichten!“ ist das Kommando, welches früh morgens auf der „Stein“ erschallt. Die Nacht war still und ruhig verlaufen. Das Leuchtfeuer von Bülk hat während derselben in regelmäßigen Zeitabschnitten seine Leuchtblitze in die Dunkelheit hinausgesandt. Nun, da es wieder Tag geworden, ist es erloschen. Und es ist abermals ein schöner Tag, der begonnen hat. Eine leichte südliche Brise hat sich aufgemacht, die nur wenig bewegte See spielt murmelnd um den Vorsteven des Schiffes, und unter vollen Segeln zieht dasselbe mit nicht allzu großer Fahrt dahin.

Es ist heute Dienstag. Um 9h 30′ treten deshalb die Seekadetten an ihren Geschützen an und warten auf das Kommando: „Kanonen los!“, um sich dann sofort auf Geschütz und Zubehör zu stürzen. Das Geschütz soll zum Schießen fertiggemacht werden. Vorläufig herrscht scheinbar wilde Verwirrung — wie von einer Tarantel gestochen, schießt alles einher; dann tritt Ruhe ein. Das Kanonenrohr schaut ohne Mundpfropfen aus der Pforte heraus, Wischer, Handspeichen, Kartusch- und Geschoßtragen sind zur Stelle. Jetzt kann's losgehen. Es wird natürlich nicht wirklich gefeuert, sondern zunächst nur kalt exerziert. Warm kann der Geschützbedienung trotzdem dabei werden. „Wache klar zum Manöver!“ ertönt auf Deck dazwischen das Kommando des wachthabenden Offiziers. Die flaue, südliche Brise war gänzlich eingeschlafen und das Schiff lag so still, daß die Kadetten an ihren Kanonen wähnen konnten, im Hafen zu sein. Jetzt kommt von da drüben aus NO. ein kühler Windhauch angeflogen, auf dem glatten Wasser zeigen sich sogenannte „Katzenpfötchen“. Die Mannschaft der Wache wird an die Brassen kommandiert, um die Raaen richtig für die neue Windrichtung zu stellen. Schnell ist das Manöver beendet, und der leichte Hauch der Nordost-Brise fängt an, die losen Segel zu füllen. Nur leicht und stoßweise anfangs. Aber dort drüben kommt mehr. Bei der Windstille vorher war das Wasser „glatte Fläche ringsumher“ gewesen, der Horizont verschwamm kaum sichtbar mit der

Luft in eins. Nun hebt er sich bereits als dunkelblaue Linie ab, die Linie wird zur Fläche, immer breiter werdend und sich bis zum Schiff, über dasselbe hinaus ausdehnend. Eine frische Brise fällt in die Segel ein, und dem Drucke nachgebend, neigt sich Seiner Majestät Schiff auf die Seite, nimmt frische Fahrt auf und schießt vorwärts; das Wasser rauscht und spritzt am Bug auf — nun paßt auf an euren Kanonen, ihr Seekadetten, daß die schlanken Stahlrohre und eisernen Lassetten in eurer Gewalt bleiben, nicht mehr Leben erhalten, als sie sollen. Auch sie haben Neigung zum Spazierengehen, wenn sie bei überholendem Schiffe „losgemacht“ sind!

Turmgeschütz. Nach einer Photographie des Reichs-Marine-Amts.

Noch einige Tage bleibt unser Schulschiff draußen in der Nähe der Kieler Bucht. Nachts meistens ankernd, bei Tage unter Segel. Mannschaft und Seekadetten beginnen, sich in den Dienst an Bord und in Fahrt allmählich einzugewöhnen. Mehr und mehr bekommen die Offiziere Schiff und Besatzung in die Hand, und selbst der tief aus dem Binnenlande gekommene Seekadett findet sich bereits zurecht. Frische Luft und munteres Exerzieren schärft den Appetit, rascher wallt das Blut durch die Adern, und es thut uns fast leid, als es wieder hineingeht an unsere alte Boje im Hafen. Der Ozean, der

alte Erzieher des Menschengeschlechts, hat sein Werk bei seinen jüngsten Kindern schon begonnen, langsam und sicher im Laufe der Jahre setzt er es fort, Jünglinge zu Männern umzuwandeln. Und nicht zu halben und schlechten Männern, die Worte: „jeder Seemann ist ein Gentleman“ werden nicht umsonst Nelson in den Mund gelegt!

Nicht allzulange dauert es, da verläßt die schwimmende Heimat der Seekadetten abermals den schützenden Kieler Hafen. Sie will diesmal ein wenig weiter nach Norden herauf, so etwa nach der Insel Alsen. Vorher wendet sie aber noch einmal ihren Bug gen Westen und steuert in die Bucht von Eckernföhrde ein. Es ist ja auch hier eine denkwürdige Stätte. Dort drüben haben einst jene Batterien gestanden, deren Mannschaft tapferen Mutes Kugel auf Kugel den feuerspeienden dänischen Schiffen zusandten. Einer von den Braven aus den Strandbatterien ist es, dessen Grab wir gerne aufsuchen. Auf dem mit Busch und Bäumen bewachsenen Friedhof finden wir seine Ruhestätte da, wo die eroberte dänische Kanone steht. Er — der Feuerwerker Preusser — hatte, solange die Kugeln flogen, tapfer bei den Geschützen ausgehalten. Als der Kampf zu Ende war und die Flammen aus dem Rumpf des Linienschiffes schlugen, kämpfte er im Dienst der Menschlichkeit weiter, um die verwundeten Dänen von dem brennenden Schiff zu retten. Dabei fand er den Heldentod.

Aus der Eckernföhrder Bucht herausgesteuert, läuft das Schiff danach mit fast nördlichem Kurs weiter, sich immer ziemlich nahe der Küste haltend, bis die Insel Alsen erreicht ist. Wenige Stunden später fiel der Anker vor Sonderburg.

Zunächst wird hier den Seekadetten Gelegenheit gegeben, die historisch denkwürdigen Stätten aus dem Kriege von 1864 kennen zu lernen. Die Dampfpinasse spannt sich vor die Kutter und schleppt dieselben durch die Schiffbrücke in den Alsensund an Sonderburg vorbei. Der Sund ist hier schmal und tief, erweitert sich dann aber nach der Stelle zu, wo der Übergang nach Alsen stattfand. Diese befindet sich in der Nähe eines sehr schönen, dicken Buchenwaldes, der in wundervollem, saftigem Grün prangt. Der Meeresarm wird zu beiden Seiten von Hügeln begrenzt, deren Kuppen meistens

mit Windmühlen gekrönt ſind. Fruchtbare, durch üppig grünende Knicks unterbrochene Felder ziehen ſich herab bis ans Waſſer, welches ein tiefes klares Blau zeigt. Nach etwa zweiſtündiger Fahrt langt die kleine Bootskarawane in Auguſtenburg an. Wenn man in die Auguſtenburger Föhrde einläuft, ſieht man zuerſt von der kleinen Stadt ſelbſt nichts. Es präſentiert ſich nur ein prachtvoller Park mit einer Allee hoher ſchöner Bäume. Wir ſteigen aus den Booten und, nachdem ein Teil des Parkes durchſchritten iſt, ſtehen wir vor einem Flügel des Schloſſes. Über den Schloßhof gelangt man dann in die Stadt, welche ein ländliches, einfaches Gepräge trägt. Auch hier wie in Sonderburg die roten Ziegeldächer, die Häuſer eingerahmt von duftigen Gärten und blühenden Feldern. Nach der Fahrt mundet das mitgenommene Frühſtück vortrefflich, dann heißt es zurück nach Sonderburg.

Von hier aus wird dann noch die Düppelmühle und die Stelle beſucht, wo die alten Dänenſchanzen lagen. Viel iſt nicht mehr von ihnen zu ſehen, kaum noch Spuren von einigen. Das landſchaftliche Bild, der Blick über Alſen und den Alſenſund aber iſt entzückend. Nur kurze Zeit, nur den Sonntag über, bleibt der Anker in Grund, dann liegt das Schiff unter vollen Segeln wieder, Kurs in die Oſtſee hinaus. Für den angehenden Seemann bringt das nun folgende Manöverieren, das Kreuzen in dem nicht all zu freien Fahrwaſſer neue Anregung. Der Wind ſpringt öfters um, die Segelſtellung muß danach eingerichtet werden, und häufig genug wird an- oder aufgebraßt. Dann wieder liegt das Schiff hart bei dem Winde und kommt der Küſte nahe, ſodaß kein Raum zum Weiterlaufen bleibt. Es muß alſo unter Segel „gewendet“, bei ganz flauer Briſe auch „gehalſt“ werden. Vor und nach dem Manöver ſehen wir, wie die Seekadetten über den Gang und die Ausführung desſelben inſtruiert werden. Ein ander Mal macht der Himmel ein recht grämliches Geſicht. Graue Wolken, kaum ein Sonnenblick, graue Waſſerfläche und kurze Wellen. Dort drüben zu Luvard, wo der Wind herkommt, ſenken ſich die Wolkenſchleier beſonders tief herab, der Horizont darunter verſchwindet, man ſieht, wie der Regen drüben niedergeht. Vor dem Regen im Waſſer zeigen

sich Schaumstreifen, als ob ein schmutzigweißes Band den Regen umsäume — das Zeichen, daß mit dem Regen starker Wind einsetzt, eine Bö ist im Anzuge. „Alle Mann auf, klar zum Segelbergen!“ und „ein Reef in die Marssegel!“ heißt es. Da geht es denn hurtig die Wanten hinauf und auf die Raaen hinaus. Ehe die ersten Regentropfen das Schiff erreichen, ist die Arbeit gethan und der letzte Mann aus der Takelage wieder niedergeentert. Auch sonst sind noch einige Segel, wie Großsegel und Besahn, aufgegeit, und nun kann die Bö kommen. Pfeifend fällt der Wind in die verkürzten Segel, das vorher leicht schlingernde und stampfende Schiff richtet sich plötzlich kerzengerade auf und schnaubt durch das Wasser mit fliegender Fahrt, wie der Renner, der die Sporen bekommen hat. Lange dauert der stärkere Wind nicht an. Ein heftiger Regenguß prasselt hernieder, und nach und nach schläft der Wind wieder ein, die nassen Segel schlagen klatschend gegen die Stengen. Sobald der Regen nachgelassen, müssen die Reefe wieder ausgesteckt, müssen die geborgenen Segel wieder gesetzt werden. Da entert denn auch der Seekadett wieder in die nasse Takelage, um sein Kreuzmarssegel „auszureefen“. So geht es einige Tage fort. Die Sicherheit in der Takelage wächst mit jedem Tag, und auch für den nötigen Überblick wird gesorgt. Bleibt doch der Seekadett nicht für die Dauer auf ein und derselben Station. Es tritt im Gegenteil ein allmählicher Wechsel ein, der alle Stationen an den einzelnen heranbringt.

Auch in anderer Beziehung bereichert der Seekadett sein Wissen. Das Steuern nach dem Kompaß, das Loggen und Loten hat er schon kennen gelernt und eine gewisse Gewandtheit darin erlangt. Nun lernt er auch die Seekarten genauer kennen. Sie sind gerade umgekehrt wie die Landkarten eingerichtet, bei welchen das Wasser leer bleibt. Hier ist das Land leer gelassen, nur die Küste gezeichnet und nur angemerkt, was sich für die Orientierung von See aus benutzen läßt. Das würden hohe Berge, Gebäude, Leuchttürme, Baken ꝛc. sein. In dem Wasser bemerken wir unzählige kleine Zahlen, oft in Reihen und Linien gruppiert, oft vereinzelt stehend. Sie bedeuten die Wassertiefe in Metern. Zwischen den Zahlen

finden wir die Beſchaffenheit des Grundes mitangegeben, denn die Tieflote bringen ſtets Grundproben mit herauf. Um Kurs- und Richtungslinien eintragen zu können, ſind an verſchiedenen Stellen Windroſen — rechtweiſende und mißweiſende — eingezeichnet. Da unſer Schulſchiff faſt immer Land in Sicht hat, ſo eignet ſich dieſer Umſtand vorzüglich dazu, dem Anfänger in der Navigation zu zeigen, wie er aus Winkelmeſſungen und „Kreuzpeilungen“ den Ort des Schiffes beſtimmen kann und wie er die gefundenen Linien in die Karte einzutragen hat.

Sobald nach dieſer zweiten Kreuztour das Schiff wieder in Kiel eingetroffen iſt, haben wir Seekadetten das Bewußtſein, wieder ein Stück vorwärts gekommen und wiederum ein Stück tiefer in das Verſtändnis des Seedienſtes eingedrungen zu ſein. Einige Tage bleibt das Schiff nun liegen. Der Hafendienſt tritt wieder in ſein Recht. Es wird auch hier weitererexerziert, unterrichtet und inſtruiert. Der Kieler Hafen liegt diesmal voller Panzerſchiffe, an dem Schulſchiff vorüber jagen Torpedoboote hinaus, Dampfer und Segelfahrzeuge kommen und gehen, überall herrſcht Leben und Thätigkeit.

Letzte Übungstour vor dem Verlaſſen der Heimat.

Noch einmal trennt ſich für kurze Zeit das Seekadettenſchiff von Kiel, um eine letzte Übungsfahrt in der Oſtſee zu machen — dann verläßt es die heimiſchen Gewäſſer ganz, um fremde tropiſche Küſten aufzuſuchen. Das Ziel unſerer kurzen Übungsreiſe iſt diesmal Swinemünde, und es dauert nicht lange, ſo erblicken wir das Schiff dem Fahrwaſſer nördlich von Fehmarn zuſteuernd. Bei flotter Briſe und guter Fahrt hat es bald Fehmarn paſſiert, und nachmittags kommt das däniſche Feuerſchiff von Gjedſerodde in Sicht — aber es bleibt lange voraus, und wie gebannt bleibt unſer Schiff faſt auf der Stelle; denn abends wird die Briſe ſchwächer und ſchwächer, die Segel hängen kaum bewegt von den Raaen herab. Spät in der Nacht und erſt gegen Morgen wird das Feuerſchiff paſſiert, langſam ſchleicht das Schiff daran vorbei und wendet ſeinen Kurs nördlicher, um Darſerort zu paſſieren. Nach und nach friſcht die

Einfahrt des Torpedo-Divisionsbootes in die Hafenmole. Nach einer Photographie des Reichs-Marine-Amts.

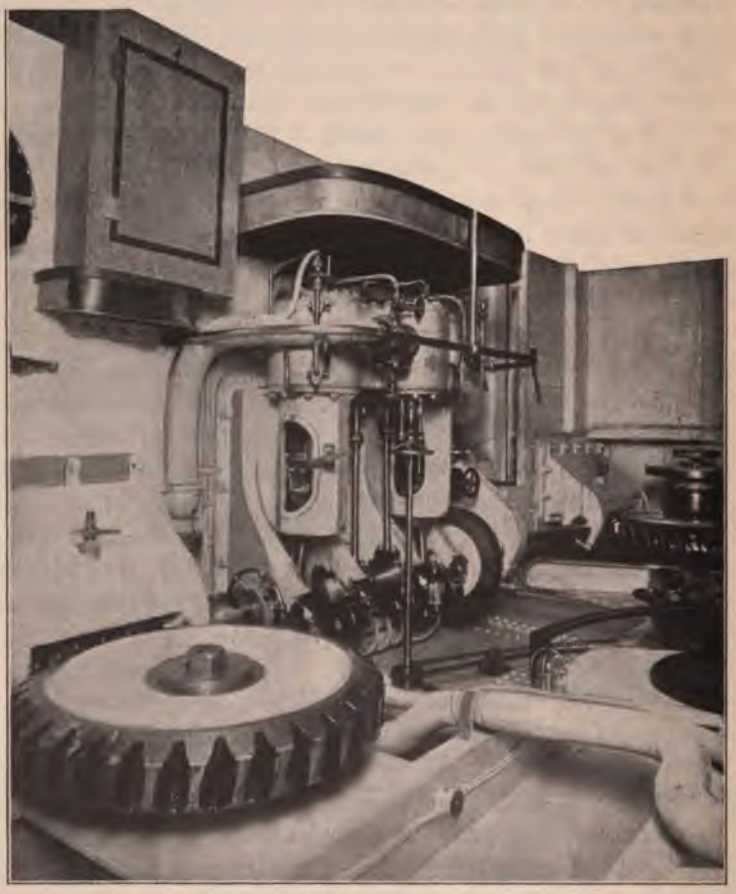
Briſe auf, der Feuerturm von Darſerort liegt hinter uns und vor uns eine dicke Nebelbank. Auch hinter und neben dem Schiff ziehen dunſtige Schleier heran, nur wenige Minuten noch, und wir ſehen nichts mehr. Da der Kurs auf Bornholm zu frei von Land zeigt, ſo läßt der Kommandant ihn ruhig beibehalten. Das Nebelhorn ertönt, ſacht wie ein Schatten gleitet das Schiff dahin. Allmählich dreht der achterliche Wind nördlicher — ſeit einer Woche faſt war er weſtlich geweſen. Die Raaen werden ſcharf angebraßt, und das Schiff kann noch immer Kurs liegen. Ein paar Stunden ſind ſo vergangen, mit 3—4 Seemeilen ſtündlicher Fahrt ſteuert die Fregatte in dem Nebel weiter. „Leute ans Lot!“ wird befohlen, und die Seekadetten beſetzen an der Steuerbordſeite in der Großrüſt das Lot. Weit vorgebeugt, in einer zwiſchen zwei Wanten befeſtigten Lotſchürze, ſchwingt der Lotende mit ſteifem Arm das Lot ſenkrecht im Kreiſe herum, dann ſchleudert er es mit vollem Schwung weit voraus, ſofort die loſe Leine einholend. Sobald das vorwärts gehende Schiff die Stelle, wo das Lot ins Waſſer kam, mit der Großrüſt erreicht hat, iſt die Lotleine von dem Lotwerfer ſteif eingeholt, er hebt und ſenkt das Lot und fühlt, ob er Grund berührt hat. Die Leine iſt in beſtimmten Zwiſchenräumen mit Marken verſehen, ein Blick genügt, um ſie ableſen zu können.

„Gerade 20!“ ruft der lotende Matroſe von Backbord aus. An Steuerbord ſauſt von Seekadettenhand geſchleudert das Lot ebenfalls ins Waſſer, und „Gerade 20!“ ertönt es auch hier. Alſo 20 Meter Waſſertiefe. Eine Zeit lang bleibt das ſo bei, Backbord hört vorläufig auf, das Lot zu werfen, an Steuerbord loten die Seekadetten zur Übung weiter. Einer löſt nach und nach den anderen ab. Jetzt kommt einer dran, dem das Lotſchwingen zuerſt ſehr ſauer wurde, der es nur mit großer Mühe einigermaßen zu ſtande gebracht hatte bis jetzt. Klatſch! ſauſt ſein Lot ins Waſſer, er fühlt Grund und ſingt aus „Gerade 18!“ Ein leiſes Lächeln erſcheint auf den Geſichtern. „Wenigſtens auf 2 Meter genau!“ murmelt der wachhabende Offizier, denn bei dem Kurs, der vom Lande abführt, muß die Waſſertiefe doch zunehmen. Unſer Seekadett lotet weiter, wirft ein paarmal ſchlecht und bekommt keinen Grund. Dann

findet er 15 Meter Waſſer: er ſcheint müde zu werden, denkt man. Man giebt ihm auch Zeit, ſich auszuruhen. Dann probiert er wieder und faſt mit Hohn wird die Meldung: „Ein halb über 12!“ aufgenommen — er wirft unentwegt noch ein paarmal — aber die Waſſertiefen, die er findet, werden immer geringer. Ein halber Zweifel dämmert nun doch oben auf der Kommandobrücke auf. „Backbord loten!“ heißt es, und zu aller Erſtaunen tönt es von dort „Gerade 10!“ Das iſt doch gar nicht möglich! Aber wieder fällt das Lot, und „Ein halb über 9!“ zuletzt „gerade Neun!“ meldet der Matroſe an Backbord. Das Reſultat war auf beiden Seiten richtig, denn hinter dem Schiff klart plötzlich der Nebel auf für kurze Zeit, und ziemlich nahe hinter dem Schiff taucht Darſerort auf, welches man weit zurück ſchon glaubte. Wenige Minuten ſpäter fällt der Anker, und der ungeſchickte Loter am Steuerbord behauptet ſtolz, „das Schiff gerettet“ zu haben. Das iſt auch gar nicht ſo unrichtig, denn das Nachlaſſen des Weſtwindes in der Nacht, das Drehen auf Norden giebt der in die Weſtecke der Oſtſee hineingetriebenen Waſſermaſſe die Freiheit nach Oſten zurückzuſtrömen. Zeitweilig und in unregelmäßigſter Weiſe auftretend, entſteht dann ein ſo ſtarker Strom, daß er die langſame Fahrt eines Schiffes recht gut überwinden kann. Statt vorwärts zu kommen, war alſo unſer Schiff in Wahrheit nach rückwärts verſetzt worden, und der Seekadett am Lot behielt Recht. Endlich weicht der Nebel, das Gangſpill klappert, um den Anker aufzuwinden, und bald ſind die Segel geſetzt, um die Reiſe fortzuſetzen. Kap Arkona auf Rügen iſt bald erreicht, an den hohen ſteilen Felſen von Stubbenkammer, an den waldigen Höhen der Inſel vorüber gleitet das Schiff Swinemünde zu. Nach wenigen Stunden liegt es in Oſternothhafen am Bollwerk feſt.

Wir haben Zeit, uns in Swinemünde umzuſehen. Mehrere Tage bleibt das Schiff hier liegen, denn der Hafen iſt zum Exerzieren gut, auch kann das Landungskorps hier die größten Schlachten ſchlagen. Von dem Liegeplatz aus zieht ſich ein Thal bis weit hinein ins Land und ſanft anſteigend bis zum Fichtenwald auf der Höhe. Bis da oben hinauf zieht ſich meiſtens der Kampf, und zuletzt wird die Anhöhe erſtürmt — der imaginäre Feind iſt aufs

Haupt geschlagen. Die Umgebung bietet viel Anmutiges. Sehr freundlich liegt am gegenüberliegenden Ufer des Hafens die Stadt, stattlich ragt am Strande das Wilhelmsbad in die Höhe. Dazwischen



Heckspill-Maschine. Nach einer Photographie des Reichs-Marine-Amts.

ladet die sogenannte Plantage zum Spaziergang ein. Es ist viel gebaut worden in den letzten Jahren, nach Heringsdorf zu wächst schon beinahe Swinemünde resp. Wilhelmsbad zusammen

mit dem ersteren. Auch ist die Gegend ziemlich waldreich und weisen die Hügel verschiedene schöne Aussichtspunkte auf. Im Hafen herrscht reges Leben. Nach Stettin und von Stettin kommt und geht es — kleine und große Dampfer. Dazu liegen eine Menge Küstenfahrzeuge bei Osternothhafen behufs ihrer Zollabfertigung, und in dem Fischereihafen, unterhalb des „langen Heinrichs", des Leuchtturms, drängt sich eine ganze Flottille von Fischerbooten zusammen. Es liegen auch einige hübsche Häuser hier am Wasser, Sommerfrischler einladend — und daneben winkt ein freundliches Wirtshausschild. „Am Giebel tanzet, wie berauscht, des Weinlaubs grüner Zeiger", und innen schenket „Karl", der Wirt, ein gutes Glas Bier oder Grog. Auch sieht man zum öfteren Leute mit großen Hüten, mit Mappen und Tuschkasten, Feldstühle und Schirme tragend, einherstreichen. Sie haben etwas Unheimliches, Suchendes und Spürendes in ihren Blicken, so wie Detektivs — es sind Maler, die nach Motiven ausschauen. Gegenüber der Quai der Stadt Swinemünde ist auch reich belebt von Dampfern und Segelfahrzeugen, es ist ein wahres Vergnügen, dem Treiben von der schönen schattigen Strandallee aus zuzuschauen. Da drinnen vor dem großen Hotel löst sich heute — wir schreiben den 11. des Monats — ein kleiner schwarzer Kutter von seinem Liegeplatze los, der Klüver wird gehißt, und das große Segel an dem einen hohen Mast wird gesetzt. Ein Lotse sitzt am Ruder, und ein halbes Dutzend biederer pommerscher Seeleute bedienen die Takelage. Rasch gleitet das Fahrzeug dem Hafenausgange zu, wir können noch schnell den Namen desselben lesen: „Usedom". Jedes Kind in Swinemünde kennt ihn, ganz Swinemünde nimmt Anteil an ihm. Hat er doch regelmäßig, am 11. und 25. im Monat, seine Fahrt zu unternehmen, und im Spätherbst ist's oft eine rauhe Fahrt, ein mehrtägiger Kampf mit Wind und Wetter. Draußen aber auf hoher See, weit ab, wohl 50 Seemeilen weit und mehr, wird er von einem Häuflein Männer sehnsüchtig erwartet. Einsam liegt dort auf dem Adlergrund das Feuerschiff, ein schwimmender Leuchtturm und ein Stück von Deutschlands Wacht auf dem Meere! Im Sommer wird stets die Hälfte der Besatzung auf vier Wochen

abwechſelnd beurlaubt. Der „Uſedom“ bringt die Zurückgehenden und holt die Beurlaubten. Auch bringt er Proviant und Nachrichten von den Familien — kein Wunder, wenn an dem fälligen Datum ſcharf nach ihm ausgeſpäht wird! Er hat heute guten Wind, um 8 Uhr müßte er hier ſein; denn ſo und ſoviel Seemeilen macht er pro Stunde, ſo wird gerechnet auf dem Adlergrund. Wind und See machen oft genug einen Strich durch die Rechnung, heute aber ſtimmt ſie — bringt doch der alte Uſedom ſchlingernd und ſtampfend, die Naſe manchmal tief ins Waſſer wühlend, gute Nachrichten: Einige von den an Bord befindlichen Leuten ſind befördert und erhalten Gehaltsaufbeſſerung. Da iſt dann die Freude groß.

Im Spätherbſt muß die ganze Beſatzung draußen an Bord ſein. Da wird es noch einſamer, eintöniger und recht ungemütlich dazu. Kurze Tage und lange Nächte. Und was für Nächte oft! Der Sturm wühlt die See auf und pfeift um den einen ſtarken Maſt. Das Waſſer ſchäumt nur ſo über das Deck weg, und wenn der Nebel kommt, dann heult in regelmäßigen Pauſen die Dampf-Sirene ihren unmelodiſchen Warnruf ins Weite hinaus. Der Humor geht dabei doch nicht aus, und komiſch genug klingt es, wenn einer von dorther ſchreibt: „Heute weht es wieder ſo ſtark, daß ſieben alte Weiber einen Beſenſtiel in der Luft nicht gerade halten könnten!“ Eine Zeit aber giebt es, wo der Humor ſehr herabſinkt, das iſt ſo am 24. und 25. Dezember. Da wandern die Gedanken aller nach Hauſe und nach Weib und Kind. Auch kommt wegen des Feiertags der Uſedom oft ſpäter. Dann „hatten wir unſere Weihnachtspackete am heiligen Abend noch nicht, auch nur Salzfleiſch und Hartbrot zu eſſen. Nachher kam denn endlich der Uſedom heraus, und da verdarben wir uns alle den Magen an dem Kuchen.“

Kurz nach Weihnachten kommt jedoch ein Tag, der für alles entſchädigt. Ein Schleppdampfer erſcheint und holt das Feuerſchiff von ſeiner Station herein nach Swinemünde, des beginnenden Eisgangs wegen. Und wenn dann der rote Rumpf des Schiffes innerhalb des Hafens erſcheint, dann iſt ganz Swinemünde in teilnahmvoller Bewegung: „Dat Füerſchipp kümmt in!“

Kehren wir an Bord des Schulschiffes zurück. Ganz Swinemünde ist ebenfalls in teilnahmvoller Bewegung, denn „Dat Kudettenschipp geit rut!“ Die Trossen und Ketten, mit denen man es am Bollwerk festgemacht hatte, lösen sich, der Bug dreht von dem Lande ab, und die Schraube schlägt an. Erst langsam, dann immer schneller gleitet der stolze Bau aus dem Hafen heraus. Was treiben denn unsere Seekadetten — das Schiff dampft, also haben sie in der Takelage keine Verwendung. Freilich nicht. Müssig sind sie aber doch nicht. Ein Teil von der Seekadetten-Wache, etwa ein Drittel, ist von dem Decksdienst abgetreten; tief unten im Schiff vor den Feuerungen in dem Heizraum finden wir sie

Matrosen im Mannschaftsraum an der Back.
Nach einer Photographie des Reichs-Marine-Amts.

damit beschäftigt, die Kessel zu bedienen. Die Maschine hat heute eine Wichtigkeit sondergleichen erlangt. Auf dem modernen Kriegsschiff ist fast alles Maschinenbetrieb. Nicht nur die große Schiffsmaschine soll in Gang gesetzt werden und bleiben, es sind auch außerdem noch Dutzende von Hülfsmaschinen vorhanden, selbst Munitionstransport und Kompressen der Laffetten sind Maschinenbetriebe. Der moderne Seeoffizier muß auch hier Bescheid wissen und eingehende Kenntnisse er-

langen. Im Heizraum fängt er mit seinem Studium an, indem er eine Feuerung zu bedienen lernt. Im ganzen soll er unter Anleitung der wachthabenden Maschinisten in der Zeit an Bord des Seekadettenschulschiffs 12 Wachen zu 2 Stunden im Heizraum gegangen sein, bis er einige Praxis in der Bedienung der Schiffskessel erlangt hat. Danach soll er noch 24 zweistündige Wachen in der Maschine gehen, so daß er deren Steuerung und Gang zu leiten vermag. Auch soll er eine allgemeine Kenntnis der wichtigeren, während einer Indiensthaltung vorkommenden Revisions- und Instandhaltungsarbeiten an der Maschinen- und Kesselanlage, sowie Kenntnis der Konservierungsmethoden der Schiffskessel erlangen. Theoretischer Unterricht in Maschinenkunde findet nach dem Stundenplan fortlaufend statt.

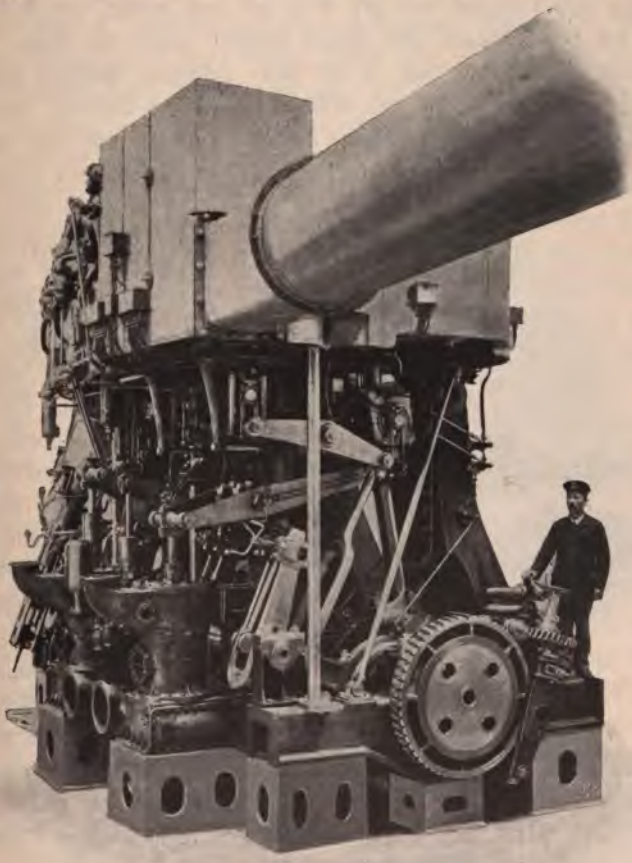
Bis zur nördlichsten Spitze von Rügen bleibt das Schiff unter Dampf. Die Windrichtung gestattet nicht die Führung von Raasegeln. Nur die Vor- und Gaffelsegel können vorläufig stehen.

Sobald Rügen umsteuert ist, werden Raasegel gesetzt, doch bleibt die Maschine mit zurückgeschobenen Feuern, sodaß sie binnen kurzem angehen kann. Abends spät fällt der Anker in Kiel. Es folgen nun einige bewegte und lebhafte Tage. Es sollen Kohlen aufgefüllt und Proviant eingenommen werden. Das Schiff rüstet sich aus für die Ausreise ins Ausland. Da werden Präme voll herangeschleppt und leer wieder fortgebracht. Das kleine Dampfbeiboot des Schiffes ist hierbei in voller Thätigkeit. Auch in diesem erblicken wir die Seekadetten der Reihe nach Dienst an der Maschine thun. Es wird angestrebt, daß sie Maschine und Kessel selbständig bedienen können. Eine mindestens dreimalige praktische Unterweisung an der Dampfbeibootmaschine hat stattzufinden.

Antritt der Ausreise.

Das Schiff ist seeklar, und die kurzen Übungsreisen in der Ostsee haben es bereits bewiesen, daß Mannschaft und Offiziere mit einander und mit der Bedienung ihrer schwimmenden Heimat vertraut

sind. Die letzten Ausrüstungsarbeiten sind beendet, und die Reise kann angetreten werden. Bekannte und Freunde sind noch einmal an Bord und in die Messen gekommen, um ein Lebewohl zu sagen,



Hauptmaschine von S. M. S. Friedrich III. Nach einer Photographie des K. M.-A.

dann heißt es „Fremde von Bord", ein letzter Händedruck noch, und die Boote stoßen ab. Der Abend ist herabgesunken, rings umher erglänzen schon die Lichter der Stadt, weiß, rot oder grün und

ſpiegeln ſich im Waſſer wieder. An Bord unſeres Schulſchiffes, welches nunmehr wieder an eine Boje geholt hat, werden auch die Lichter, d. h. die Poſitionslaternen, klar gemacht. Ein paar Hammerſchläge hallen dumpf von der Boje zu uns herauf, die Ankerkette löſt ſich von derſelben und ſchlägt klirrend gegen den Bug. Drei Hurras ſchallen von den in der Nähe liegenden Schiffen herüber, weithin durch die Stille des Abends ertönt die Antwort aus den Wanten des Schulſchiffes, dann nimmt es Fahrt auf und dampft von dannen — der Abſtand von der Boje wird größer und größer, Meter reiht ſich an Meter und wächſt die Entfernung zur Seemeile; an die reiht ſich wieder eine Seemeile nach der anderen, bis Kiel mit ſeinen Lichtern verſunken iſt, einſam, mutterſeelenallein ſchneidet der dunkle Rumpf des Schiffes durch die Wogen. Die Schiffsmuſik ſtimmt die altgewohnte Weiſe an. Wohl in jedem Herzen der Beſatzung klingt das: „Und du mein Schatz bleibſt hier!“ wieder. Und ſeinen „Schatz“ läßt jeder ja zurück, ſei es die Gattin oder die Braut, ſei es, daß Eltern und Geſchwiſter noch einen Abſchiedsgruß in Gedanken zugeſendet erhalten.

Leuchtturm an der Hafenmündung.
Nach einer Photographie des Reichs-Marine-Amts.

Die Nacht iſt dunkel und unſichtig. Das Schiff bleibt deshalb zunächſt zwiſchen Bülk und Falkebjerg auf- und abkreuzend. Endlich wird es hell und es kann in den großen Belt eingelaufen werden. Das Wetter bleibt trübe und bezogen; nur in matt-grünen Konturen tritt die Küſte aus der dicken Luft hervor, aber Vengeance-Grund

wird glücklich passiert, weiter, immer weiter verfolgt das Schiff seine Bahn. Um etwa 8 Uhr abends ist Schulz-Grund Feuerschiff erreicht, ein Paar matte Feueraugen schauen als Leitsterne von dessen Masten herüber, umhüllt von einer glänzenden Dunsthülle. Auch diese verschwimmen alsbald wieder hinter dem Schiff, und nur ein fahler Lichtschimmer deutet noch an, wo jene Augen glühten — bald ist dieser auch vom Nebelgrau des Sprühregens verschlungen, und durch die schwarze Nacht steuert das Schiff auf Kap Skagen zu.

Skagen Leuchtturm wird glücklich passiert, nun wird Kurs auf Christiansand genommen. Gleichmäßig mit etwa 10 Knoten Fahrt bricht sich das Schiff Bahn. Graue, regenfeuchte Luft! Grau-blaues unruhiges Wasser! Mit- und Gegensegler, die mit vollen Bramsegeln sich durch die Wogen ihren Pfad suchen, ab und zu ein paar weiße Möven! Um 3 Uhr nachmittags kommt Norwegens Küste in Sicht, abends geht das Schiff in Christiansand zu Anker. Der folgende Morgen sieht unsere Seekadetten zunächst bei ihrem gewohnten Dienst. Während die üblichen Salute und Besuche ausgetauscht werden, gehen Exerzitien und Unterrichtsstunden ruhig weiter. Werfen wir einen Blick in den Unterrichtsraum, so finden wir, daß z. B. gerade theoretischer Unterricht in Artillerie erteilt wird. Ein weites Feld des Wissenswerten thut sich hier dem zukünftigen Seeoffizier auf: Kenntnis des Materials der Geschütze und Laffetten, der Schnellladekanonen an Bord des Schiffes, der Visiereinrichtungen sowie deren Gebrauch und Fehler beim Schießen und Richten, Kenntnis der Verschlüsse.

Andererseits ist Christiansand der erste ausländische Hafen, den das Schiff berührt. Da ist es auch wiederum angebracht, wenn man nicht allzu ängstlich auf Innehaltung des Stundenplanes verbissen ist. Den Seemann ziehen auch die Schönheiten der Natur an, sie bilden den hohen Reiz des Seefahrers, die Erholung und Erfrischung nach angestrengtem Schiffsdienst. Land und Leute überall kennen zu lernen, ist für den gebildeten Menschen von hohem Interesse. Für den Seeoffizier ist es auch eine Pflicht. Er kann nie wissen, ob er nicht eines Tages in die Lage gerät, Vorteile aus dieser Lokalkenntnis ziehen zu können. Der alte Artillerieoffizier auf der

Gebirgsreiſe brach beim Anblick der kleinen Stadt im Thale zu ſeinen Füßen in Ausrufe des Entzückens aus, ſetzte dann aber hinzu: „Donnerwetter, mit ein paar Batterien könnte man von hier aus das ganze Neſt bequem zuſammenſchießen!“ So bösartig wollen wir nun nicht ſein — wir wollen uns ganz dem Zauber dieſes eigenartigen Landes hingeben, von dem der Norweger ſingt, daß er es liebt, ſo wie es aus den Gewäſſern aufſteigt, verwittert und zerklüftet mit den tauſend Heimſtätten, wo er der Voreltern gedenkt, und wo er ſich tief in die Nacht uralter Sagen verſenken kann!

Einwohner und Behörden kommen dem deutſchen Kriegsſchiff und ſeiner Beſatzung freundlich entgegen. Auch deutſche Familien ſind hier anſäſſig und freuen ſich des Beſuchs ihrer Landsleute. Reges Verkehrsleben herrſcht außerdem am Hafen, wo regelmäßig Dampfer mit Fremden kommen und gehen. Chriſtianſand wird von vielen davon als Durchgangspunkt nach Norden, auch wohl nach Chriſtiania benutzt. Von Chriſtianſand und Umgebung ſehen ſie meiſtens wenig, ſehr zu ihrem Schaden; denn gerade hier bietet ſich eine hoch intereſſante, wechſelvolle Szenerie. Laſſen wir unſere Seekadetten ſich zunächſt vom Landungsplatz oſtwärts wenden. Da ſchreiten ſie durch die östre Strand gade und ſchauen links in die regelmäßigen Straßen der nach dem großen Brand neuerſtandenen Stadt hinein. Rechts fällt die ausgebrannte und in Ruinen liegende Feſte Kriſtiansholm auf. Bei der Marinewerft biegt die Straße um, und bald ſtößt man auf die große Schiffbrücke über den breiten Strom, den Otterelv. Am anderen Ufer führt eine ſchöne Landſtraße durch ſaftige Wieſengründe und bebaute Felder und Gärten. Zahlreiche Obſtbäume beſchatten den Weg, man glaubt, im Süden Deutſchlands zu ſein, zumal jetzt vor uns auch das rote Dach einer Kirche auftaucht. Wir betreten den Kirchhof und ſtehen plötzlich vor einem hohen Runenſtein, dem Grabſtein von einem Enkel Olaf des Heiligen, welcher dieſe Kirche von Oddernaes gegründet hat. Der alte Stein mit ſeiner halbverwiſchten Inſchrift iſt allerdings wieder der Norden — rein und unverfälſcht.

Eine andere Partie Seekadetten ſind mitten durch die Stadt gegangen. Sie ſuchen den Weg auf, der zu dem Park von

Ravnedalen führt. Der Weg steigt hinter der Stadt steil in die Höhe, bis das Plateau der Bane Heia erreicht ist. Dort schlängeln sich vielfach gewundene Pfade durch Busch und Heide, durch wildes Gewirr von Granitblöcken und an kleinen Seen vorüber. Endlich ist Ravnedalen erreicht, ein liebliches Thal mit Schweizerhaus, Springbrunnen und prächtigem Baumwuchs. Schroff und steil steigen die Felswände des Ravnefield daraus, wie Kulissen im Hintergrund empor — hoch oben hinaufkletternd, stehen wir plötzlich vor einem fast schwarzen See, eingerahmt von Klippen, überschattet von düsteren Föhren, bedeckt mit unzähligen Wasserrosen.

An dritter Stelle heißt es, auf zu Wagen und ins Land hinein, so weit als möglich! Lustig rauchend und plaudernd sitzt dort der Seekadett bei seinen neuerworbenen Freunden von Christiansand. Die Pferde greifen aus, das Karriol fliegt dahin, am Kirchhof vorüber, vorüber an der Brauerei, über Brücken und durch das grüne Wiesenthal. Links erscheint eine breite Wasserfläche, über ihr steigt es schroff und steil in die Höhe, mehrere hundert Meter hoch, rötlich schimmernder Granit mit grünem Buschwerk bestanden. „Dueknipen" heißt der trotzige Felskegel. „Ein ganz kapitaler Kerl!" heißt es im Wagen, „na Prosit alter Granit! Stärken wir uns einmal aus der Flasche!" — Gesang, Plaudern und Lachen! Jetzt biegt der Wagen nach links, und bei dem Gehöft Krossen donnert er über die Brücke, der Weg führt ins Gebirge. Nun ist eine kleine Thalsperre erreicht, dann geht es hart am Wasser weiter. Ein tiefer langgestreckter See zeigt sich mit einem Felseneiland in der Mitte. Mächtig steigen ringsum die Felswände in die Höhe, dunkelgrüne Kronen von Fichten auf rötlichen Stämmen ragen in die Lüfte, wilde gewaltige Gebirgsnatur empfängt schweigend die Eindringlinge — im Wagen wird es stumm, die Natur spricht allein, auch ohne Worte. Der See ist passiert, steil bergan geht es nun eine ganze Strecke weit. Üppiger Baumwuchs auf beiden Seiten, Felsklippen und zu Thal strömende Wasser neben dem Wege aufrauschend. Das Hochplateau ist erreicht, und immer wilder und einsamer wird es, kaum daß sich ein paar Holzhütten, grau, bemoost und verlassen, zeigen. Überall, wohin das Auge blickt, breite durcheinander geworfene Fels-

trümmer. Dazwiſchen dickes Unterholz, Moos und Sträucher mit wilden Beeren — Brombeeren, Heidelbeeren, Himbeeren. Dann wieder ſumpfige Wieſenflächen, Waſſertümpel, aus denen Klippen aufragen, grün bewachſen und überwuchert, aus allen Spalten des Geſteins brechen Ranken und Gräſer hervor, oben aber flutet rötlicher Schimmer über der Felſen Haupt: Erika, die Blume Norwegens, unſer Heidekraut, krönt der Steinrieſen Stirn! Wie weit auch auf der Höhe der Blick über die Steinfelder ſchweifen mag, überall ein roſenfarbiger Teppich zwiſchen grauem Fels und grünem Buſch!

Nieder ins Thal lenkt endlich das Gefährt. Da weichen Fels und Wald, wir ſchauen in die Tiefe und in die Ferne. Tief unten breitet ſich weithin ein dunkler, faſt ſchwarzblauer See, felſige Inſeln umſpülend. Dicht bewaldete Bergketten ſteigen aus ihm auf, hinter den Uferbergen ragen andere Bergzüge empor und dahinter in violetten Tönen ſchwimmend wieder andere.

Unten angelangt, finden unſere Reiſenden endlich Menſchen und bewohnte, ſtattliche Häuſer; der Wagen lenkt auf eine breite, wohlgepflegte Straße ein: „Das iſt der neue Weg nach Mandal, den wollen wir zurückfahren!“ heißt es. Und der Weg auf dem wir kamen?: „Der gamle vei till Mandal“, der alte Weg nach Mandal.

Es giebt auch noch einen dritten Weg nach Mandal. Das iſt der Waſſerweg. Auch dieſen ſuchen unſere Seekadetten auf. Aber nicht in vereinzelten Gruppen, ſondern alle zuſammen. Von Chriſtianſand nach Mandal fährt in regelmäßigen Pauſen und täglich ein Zwiſchendampfer. Dieſen beſteigen die Seekadetten. Um lehrreiche, gemeinſchaftliche Partieen unternehmen zu können, exiſtiert für die Seekadetten eine Vergnügungskaſſe, welche die Koſten für derartige Unternehmungen zu beſtreiten hat. Hier für dieſe Tour lohnen ſich die Koſten, ſelbſt, wenn eine Nacht in Mandal geblieben werden muß. Chriſtianſand iſt nach dem Brande neu erſtanden, als moderne Stadt mit neuen Steinhäuſern. Mandal dagegen iſt noch ganz die alte norwegiſche Stadt mit engen Gaſſen und Holzhäuſern. So liegt ſie an dem Fuß der überragenden Felſen angeklebt. Die Fahrt dorthin wird dadurch ſehr anregend, daß man die ganze Schärennatur Norwegens hier kennen lernen kann. Welche wilde Inſeln

und Inſelchen paſſiert man! Und welch' mächtige Granitklötze ſind hier wild und kahl, wie von Rieſenhand ins Meer geſchleudert, zu erblicken! Dunkelrot geſtrichen heben ſich davon Fiſcherhäuſer und Dörfer ab, ſelten grünt ein Baum in dieſer Wildnis, die ausſieht wie ein Rieſenkampfplatz nach der Schlacht — dumpfer Donner, abziehenden Gewitters Sprache, hallt von den Bergen auf den Dampfer hernieder, der die Ausflügler wieder zurück nach Chriſtianſand führt.

Schnell vergehen die wenigen Hafentage, eine kurze Spanne nur, dann iſt das Schulſchiff wieder unter Segel, England zuſteuernd.

Der letzte Abend in Chriſtianſand war ſchön geweſen. Klar und golden war die Sonne untergegangen, ein ſchönes Abendrot hinterlaſſend. Der Seemann hält dies für ein Zeichen von kommendem ſchönen Wetter am folgenden Tage. Umgekehrt ſtehen grauer Abend und Morgenrot in dem üblen Geruch, Anzeichen von ſchlechtem Wetter zu ſein. Der Abend in Chriſtianſand hielt getreu zunächſt, was er verſprach. Draußen fand ſich ſchönes, ruhiges Wetter vor, das Schiff lag ſo ſtill wie ein Exerzierplatz — die Seekadetten konnten ruhig Gewehrexerzitium vornehmen. Das nächſte Ziel war Greenhithe in der Nähe von London. Die Überfahrt dorthin ſoll ein Seekadett im Brief ſelbſt ſchildern:

„Zuerſt waren wir ziemlich einſam unſern Kurs geſteuert; jetzt aber wimmelte es um uns her von allen möglichen Sorten von Schiffen und Fahrzeugen, von denen einzelne kleine Schoner dicht hinter uns vorüberſegelten, während ein Frachtdampfer, mächtige Rauchwolken ausſtoßend, vor uns her dampfte und zuletzt hinter uns zurückbleibend, am Horizont verſchwand. Um halb 8 Uhr kam die norwegiſche Küſte aus Sicht, die Mit- und Gegenſegler verſchwanden, und wir ſetzten unſeren Weg ſo einſam wie vorher fort. In der Nacht tauchten noch verſchiedene däniſche Leuchtfeuer am Horizont auf, die indeſſen bald wieder aus Sicht kamen, den folgenden Tag befanden wir uns mitten in der Nordſee. Die Briſe war indeſſen gewachſen, mit ihr der Seegang, doch war das Wetter noch verhältnismäßig ſehr ruhig für die Nordſee, welche gewöhnlich ihr „gereeftes Marsſegel-Geſicht" aufſetzt. Auch lag das Schiff

sehr ruhig auf dem Wasser und zeigte sich als gutes Seeschiff. An demselben Morgen passierten wir ein kleines dänisches Kanonenboot, ebenfalls südwestlichen Kurs steuernd. Die Maschine des kleinen Fahrzeuges arbeitete mit aller Kraft; doch schien es nicht gerade sehr gemütlich an Bord zu sein, denn infolge des Seegangs stampfte das Fahrzeug, daß vorne die Spritzseeen hell und klatschend überkamen.

Gegen Abend wurde das Wetter trübe und ein dicker Nebel lagerte über dem Teil der Nordsee, der unter dem Namen „Doggers-Bank" bekannt ist. Wir loteten jede halbe Stunde mit dem Tieflot, kamen auch nur langsam vorwärts. Indessen näherten wir uns allmählich der englischen Küste. Der Nebel verschleierte ringsum den Horizont und verwehrte jede Aussicht, und wir merkten nur aus den Schiffen, die hin und wieder auftauchten, und die immer häufiger, oft mehrere zu gleicher Zeit aus den zusammengeballten Dunstmassen hervorbrachen und — Schatten gleich — an uns vorüberglitten, daß wir uns der Themse näherten. Endlich drang die Sonne durch; der Gesichtskreis erweiterte sich nach und nach, doch blieb ein leichter Dunsthauch schweben, sodaß es nicht möglich war, Land zu sehen. Als wir dicht vor der Themsemündung waren, nahmen wir einen Lotsen an Bord und steuerten direkt in den Strom hinein. Ein Paar Bojen, an denen wir vorüber kamen, deuteten uns den Kurs an und ließen das dahinter liegende Land ahnen, welches dann auch bald durchzuschimmern begann. Jetzt wurde es um uns herum recht lebendig. Je weiter wir den Strom hinaufkamen, je enger das Fahrwasser wurde, destomehr drängten sich Schiffe und Fahrzeuge aller Flaggen um uns. Riesige Dampfer kamen uns, schnaubend und schwarze Rauchwolken ausstoßend, entgegen, flogen in rasender, durch die ablaufende Ebbe begünstigter, Fahrt vorüber und verschwanden so schnell, wie sie gekommen waren. Kleinere und größere Segelschiffe kämpften backend und füllend mit dem Strom gegen den Wind, oder ließen sich von den in Unzahl vorhandenen Schleppdampfern tauen. Die Formen des Ufers, bald flach und gedehnt, bald bergig und buchtenreich, traten allmählich bestimmter und in abgegrenzten Konturen hervor; doch schien das Land hier noch ziemlich öde und man sah nur weithin zerstreut kleinere Ortschaften und einzelne

Fabrikschlote. Wir hielten uns dicht an das linke Ufer und hatten dabei Gelegenheit, die kolossale Breite der Themse zu bewundern, da wir von unserer Seite aus das gegenüberliegende Land nur in blauer Ferne die Kimm überragen sahen.

Inzwischen war es nach und nach dunkel geworden, und um nicht in Kollision mit fremden Schiffen zu kommen, gingen wir bei Sheerneß zu Anker, nachdem wir eine dort stationierte Fregatte passiert hatten. Am folgenden Morgen lichteten wir in aller Frühe Anker und dampften unter Mithülfe der Flut weiter hinauf. Die Themse verengte sich jetzt, und je gedrängter alle Gegenstände auftraten, desto harmonischer rückte sich das ganze Bild zusammen, und zeigte sich immer mächtiger und imponierender diese gewaltige Lebensader der Metropole englischen Handels, englischer Betriebsamkeit. Mit jeder Flutwelle, die vorüberrollte, flog ein gewaltiges Stück Leben in großartigen Pulsschlägen dem Meere oder der Riesenstadt zu. In jeder Minute passierten uns die stolzesten Dampfer, die in atemloser Hast der See zueilten. Auch Segelschiffe sahen wir hier in Masse — lauter Handelsschiffe — aber in einer Größe und Schönheit, wie wir sie noch nicht sahen. Namentlich imponierend waren die zwischen China und England fahrenden Theeklipper — lange, schmale und scharf gebaute Schiffe mit riesiger Takelage, die im Verhältnis die der Kriegsschiffe noch überschritten. Für England charakteristisch war eine kleine Art von Fahrzeugen mit seltsam gestalteter Takelage, die gewöhnlich schwer mit Getreide beladen waren und oft zu Hunderten die Themse auf- und niederkreuzten. In Gravesend rücken die Themseufer sehr nahe zusammen und überschreitet die Breite des Stromes an dieser Stelle kaum die Breite des Rheins bei Köln.

Der Nebel, welcher England ja erb- und eigentümlich ist, war durch den frühen Durchbruch des Windes rasch beseitigt worden, sodaß die Sonne vollkommen hervorgetreten war, als wir uns Gravesend näherten. Den ganzen Vormittag, schon vom Ankerlichten an, waren wir an Deck gewesen, um das interessante, mit jedem Augenblick in der anziehendsten Art und Weise wechselnde Schauspiel zu genießen. Das Oberdeck sah deshalb bunt genug

aus. Faſt die halbe Mannſchaft hatte ſich vorn auf dem Vordeck zuſammengedrängt, während Offiziere und Seekadetten ſich allenthalben hin verteilt hatten. Ich hatte mich hinten bei der einen Heckpforte auf erhöhtem Standpunkt aufgepflanzt und hatte von hier aus prächtigen Überblick, der mir auch geſtattete, den lehrreichen Teil der Fahrt im Auge zu behalten. Ab und zu ſah ich ins Kartenhaus und ſtudierte dort die ausgelegte Karte. Da war jede Boje und jede Bake verzeichnet. Jede Landmarke war angegeben, ſodaß ich mich bereits gut in die Lage des Schiffes hineinfinden, den Kurs zu verfolgen vermochte. Jetzt paſſierten wir Gravesend, eine echt engliſche Stadt, die ſich mit Parkanlagen und freundlichen Gebäuden, darunter zerſtreut Fabriken mit mächtigen Schornſteinen, an dem rechten Themſeufer hinzieht. Dicht hinter Gravesend macht die Themſe einen kurzen Bogen, und nachdem wir denſelben mit vieler Mühe hinter uns gelaſſen hatten, waren wir an unſerem Beſtimmungsort in Greenhithe angekommen, wo wir ankerten. Greenhithe bietet im allgemeinen ganz denſelben Anblick wie Gravesend, iſt aber bedeutend kleiner als dieſes. Unſerem Ankerplatz gerade gegenüber befand ſich eine bequeme, für Ebbe und Flut berechnete Landungsbrücke; rechts von derſelben drängten ſich die Häuſer der Stadt — dunkel und grau im Gegenſatz zu dem lebhaften und ſaftigen Grün, in welchem ein ausgedehnter Park prangte, der zu dem Schloß eines engliſchen Lords gehörig, ſich längs des Waſſers hinzog und auf der einen Seite das liebliche Landſchaftsbild begrenzte, welches auf der anderen Seite ſeinen Beſchluß in einer alten Fregatte fand, die zum „training ship for homless boys“ eingerichtet war, hoch aus dem Waſſer ragte, und mit ihren nackten Spieren ein würdiger Repräſentant vergangener Zeit war. Wir lagen ſehr dicht am Lande und hatten nach der andern Seite einen freien Überblick über den Strom, wo es denn ein ſeltſames, äußerſt charakteriſtiſches Schauſpiel war, wenn mit der Ebbe oder Flut Hunderte von Schiffen und Fahrzeugen den Strom herauf- oder herunterkamen. Mit vollen Segeln und wehender Flagge flogen ſie vorüber, in bunter Reihe und in jeder Gattung, gleich einer großen Prozeſſion. Einen beſonderen Reiz gewährte es dabei, daß nach London zu ein

dichter Dunstkreis die Aussicht verschleierte, sodaß das Auge nicht sehen konnte, wohin sich der Lauf der Segler richtete — sie kamen von See her angeflogen, glitten Schwänen gleich vorüber und verschwanden dann in nebelhafter Ferne, ohne daß ein Auge sehen konnte wohin; nur der Phantasie blieb es überlassen, sich das in der Ferne Liegende — London, die Wunderstadt — auszumalen, und mit den blühendsten Farben zu durchweben. Da wir sehr reichlich mit Urlaub bedacht wurden, so konnte ich mich schon den folgenden Tag nach London aufmachen."

Dorthin wollen wir unserm Gewährsmann nicht folgen, es würde dies hier an dieser Stelle zu weit führen, und zuviel Raum beanspruchen. Wir haben so wie so noch eine lange Reise vor uns. Das Schiff nimmt Kohlen, während sich unser Freund die alte Königsstadt an der Themse ansieht. Dann heißt es in seinen Zeilen weiter:

„Der Tag der Abreise war gekommen. Früh um 6 Uhr machten wir Dampf in allen Kesseln, um 7 Uhr lichteten wir Anker und dampften den Strom hinab. Rasch glitten wir über die Wasserfläche und genossen zum zweiten Male das schöne, lebensvolle Schauspiel, das dieser Weltstrom mit seinem regen Verkehr bot. Um 12 Uhr lagen Deal und die Feuertürme von North- und South-Foreland hinter uns; wir befanden uns wieder im Kanal — das Wetter war sehr schön und klar. Wir gingen dicht unter Land und konnten eine Menge von Schiffen beobachten. Nur einige tausend Meter waren wir bei Dover vom Lande entfernt, als unser Lotse von Bord ging. Eine portugiesische Korvette, welche mit uns zusammen die Themse herabgekommen war, holte uns hierbei wieder ein. Wir setzten jetzt auch Marssegel, und es ging zuerst mit beschleunigter Fahrt durch die hellgrünen Fluten des Kanals. Indessen kam immer mehr Brise auf; der Seegang wuchs mit jeder Stunde, und während die Segel wegen des zu gleicher Zeit konträr werdenden Windes nicht mehr standen, arbeitete die Maschine mit aller Macht, aber ohne daß es viel genutzt hätte. In der Nacht blieb das Wetter so. Gegen Morgen waren wir bei der Insel Wight und setzten Schratsegel, damit das Schiff ruhiger liege. Um 9 Uhr ließ

der Kommandant „alle Mann auf, klar zum Manöver“ pfeifen und Bramstengen und Raaen an Deck nehmen. Das Schiff stampfte bei dem immer wachsenden Seegang ganz gehörig, und bei dem jedesmaligen Einhauen des Bugs drangen grüne, dicke Wasserstrahlen vorn durch die Klüsen ein und durchnäßten die Batterie; an Deck dagegen kam ein Spritzer nach dem anderen in hellem Sprühregen über. Als ich daher kurz nach 12 Uhr nach vorn gegangen war, um die Vordeckswache zu übernehmen, wurde ich recht unangenehm begrüßt, indem eine See, blendend weiß und klatschend, sich in einen Sprühregen auflösend, über Deck kam und mich durch und durch durchnäßte. So ging es dann stundenlang in einem fort, sodaß ich zuletzt keinen trockenen Faden mehr an mir hatte. Der Himmel hatte eine graue Bleifarbe angenommen; die Brise war bis 4 Uhr so gewachsen, daß die portugiesische Korvette nicht mehr gegen an konnte, sondern plötzlich abhielt und vor dem Wind weglief. Ein englisches Panzerschiff tauchte zu dieser Zeit mit seinem breiten Rumpf am Horizont auf und schien ziemlich ruhig auf dem Wasser zu liegen. Wir kreuzten unter Dampf auf, und auch später hin, als gegen 8 Uhr abends die Brise nicht mehr wuchs, dampften wir noch nicht gegen an, weil wir doch nur wenig dabei gewonnen hätten. Auf der Mittelwache von 12—4 Uhr nachts, als ich das Oberdeck betrat, war die Szenerie wunderbar verändert. Der gleichförmig graue Ton des Himmels war verschwunden; über mir blickte ein blaues Stück Firmament durch, und einzelne Sterne leuchteten friedlich in mildem Licht. Sonst war der Himmel mit verworren zusammengeballten Wolken bedeckt, welche wild und regellos vor dem Winde dahinjagten, halb in rabenschwarze Nacht getaucht und zur Hälfte milchweiß von dem verschleierten Monde erleuchtet. Die See dehnte sich dunkel und schwarz in endlose Ferne; die Wogen brachen mit dumpfem Rauschen in sich zusammen; hier und da leuchtete ein weißer Kamm blendend auf, um dann wieder ebenso rasch zu verschwinden; an einer fernen Stelle aber brach das Mondlicht durch eine Wolkenlücke hervor und versilberte die plötzlich aus ihrer Nacht ans Licht gezogene Flut. Bis 4 Uhr hatte ich immer das Vergnügen, dieses wechselnde Schauspiel zu genießen. Auf der Morgen-

wache läßt der harte Wind endlich nach und das Wetter beſſert ſich. Das vielbefahrene Fahrwaſſer des Kanals belebt ſich wieder mehr

Unteroffiziers-Waſchraum. Nach einer Photographie des Reichs-Marine-Amts.

und mehr. Unter den wieder aufgenommenen Exerzitien ſpielt die Verſchlußrolle für dieſe Gegenden, wo leicht Zuſammenſtöße vor-

kommen können, eine große Rolle. Wir sind genau darüber unterrichtet worden, wieviel wasserdichte Abteilungen das Schiff hat, wie und wo sie abzusperren sind, was für Pumpen zum Lenzpumpen angestellt werden können, kurz über alles, was geschehen muß, sobald der verhängnisvolle Ruf: „Schotten dicht!“ erschallt.

Um drei Uhr etwa passieren wir Portland Bill, morgen hoffen wir Plymouth zu erreichen. Abends flaut es mehr und mehr ab, und noch bei Tageslicht kommt ein Dampfer in Sicht, der sich als einer unserer Auslandskreuzer entpuppt. Wir signalisieren mit einander und wünschen gegenseitig eine glückliche Reise! — Dann verschwindet das eine, wie das andere Schiff in Nacht und Dunkelheit. Wir passieren die weite Bucht zwischen Portland und Start Point ziemlich schnell und schauen aus nach dem weißen Drehfeuer von Start Point, das auch gegen neun Uhr abends in Sicht kommt: erst ein Lichtschimmer am Horizont, dann plötzlich ein heller Funken, der abwechselnd kommt und verschwindet. Nachts auf der Mittelwache ankern wir hinter dem Breakwater in Plymouth.“

Plymouth ist ein in unserer Marine wohlbekannter und beliebter Hafen. So lange die preußische und deutsche Marine besteht, läuft fast jedes ins Ausland gehende Schiff diesen Hafen an, es ist in der Regel der erste europäische Hafen der bei der Heimkehr wieder berührt wird. Es ist deshalb kein Wunder, wenn der Seeoffizier sich dort halb zu Hause fühlt. Für den Seekadetten ist Plymouth besonders interessant. Mit Genehmigung der englischen Behörden wird fast immer ein Besuch der großen Königlichen Werft zu Devonport unternommen. Es sind aber nicht allein die Hellings und Docks, die Maschinen-Anlagen, welche anziehend wirken. Hier liegt die Neuzeit mit ihren Panzerkolossen und Torpedobooten uns vor Augen und drüben auf dem Fluß die alte Zeit, ein schwimmendes Stück Geschichte in Gestalt von uralten Linienschiffen und Fregatten, Kampfzeugen einer großen Zeit. Da an Bord Kohlen genommen werden und alles an Land vor dem staubwirbelnden schwarzen Edelstein flieht, so haben die Seekadetten auch Zeit sich Plymouth näher anzusehen. Einladend winkt dort oben von der Höhe der schöne Park von Mount Edgecumbe. Von dort aus schweift der

Blick weit über die ganze Bucht von Plymouth, und in den schattigen Gehegen, die wir durchschreiten, wimmelt es von Hasen und Rehen. Auf den gegenüberliegenden Hügeln der Stadt erhebt sich jetzt ein Leuchtturm — ein alter und berühmter Turm. Er stand früher auf dem Felsen von Eddystone. Als man ihn durch einen Neubau ersetzen mußte, wurde er zum Gedächtnis treu geleisteter Dienste hier her versetzt.

Nach der Kohlenübernahme folgt die Ergänzung des Proviants. Es kommen Kisten und Kasten in ungezählter Menge an Bord. Diesmal wird die Seereise etwas länger wie bisher, denn Funchal auf Madeira ist das nächste Reiseziel. Unterricht und Exerzitien der Seekadetten gehen unbeirrt ihren Gang weiter; wir finden sie im Unterrichtsraum, wir sehen sie in den Booten und beim Fecht- und Turnunterricht, wir begegnen ihnen an Land sogar „studierend". Da giebt es viele Konditoreien, und alle Arten von Kuchen wollen doch eingehend „studiert" sein. Es ist kaum glaublich, welche Ausdauer und Energie der Kadett entwickeln kann bei diesem Studium! Es ist dabei aber auch nur zu natürlich; denn der Zucker ist ein Nahrungsmittel, welches bei großem Kräfteverbrauch dem Körper sehr wohl thut; mancher von den Seekadetten ist ja auch noch in dem Alter, wo er sich überlegt, ob er am Ende noch „um ein paar Meter" wachsen könnte.

Der letzte Abend in Plymouth kommt schnell genug heran. Auch abends ist das Leben und Treiben in der Stadt von Interesse. Es geht in den Hauptstraßen recht lebhaft zu, und ein starker Verkehr fluthet hier an dem Fremden vorüber. Wir haben zudem eine Art von Jahrmarkt heute und in diesen Tagen. Da lockt gar manche Schaubude zum Eintritt, da sieht man auch im Wachsfigurenkabinett die Berühmtheiten unserer Zeit. Manchmal ist freilich die Porträtähnlichkeit ein wenig seltsam in der Auffassung, sodaß wir einen der besuchenden Seekadetten plötzlich ausrufen hören in Reuters Sprache: „Gott Du, bewohre Bismarck, wie hast Du Dir verändert!" Spät bringt das letzte Boot die letzten Landgänger an Bord. Es ist noch weit ab vom Schiff, und die Unterhaltung über das Erlebte noch in vollem, halblaut geführtem Gang. Seien

wir einmal ein wenig neugierig; die Stimme des Erzählers hinten im Boot wird so wie so eine Nüance lauter: — „dann ging ich ins Theater, natürlich auf den teuersten Platz, den ich „for one shilling“ bekommen konnte, nobelster Stehplatz im Parkett. Da gehen wir alle hin, wenn wir in plain clothes (Zivilkleidern) in Plymouth an Land gehen, schon seit des alten Onkels Olims Zeiten. Es wurde etwas gegeben, was ich nicht mehr dem Titel nach weiß, und den Inhalt habe ich nicht verstanden. Ich spreche ganz gut englisch, aber auf der Bühne, das schienen gar keine echten Engländer zu sein. Ich sah nur Schauspieler und Schauspielerinnen wild über die Bühne toben, ich glaube, einer war eifersüchtig, und ein anderer machte den „Dämlichen“, auch hat das Publikum ab und zu gelacht, und dann habe ich natürlich mitgelacht, denn ein Grund zum Lachen muß doch vorhanden gewesen sein. Und dann — „Ruhe im Boot da vorne!“ mahnt der Bootssteuerer, und auch hinten sinkt die Stimme der Erzählenden nach und nach herab, wir können nichts mehr verstehen. Das Boot legt an, und — Adieu Plymouth, morgen geht es wieder in See!

Von Plymouth nach Madeira und Barbadoes.

Bei ruhigem und gutem Wetter verläßt das Schulschiff den Hafen von Plymouth und steuert weiter gen Süden. Der Frieden dauert jedoch nicht lange. Die Briefe des Seekadetten, welcher oben das Einlaufen in die Themse beschrieb, sagen darüber folgendes:

„Anfangs entfernten wir uns rasch von der englischen Küste. In der Nacht frischte die Brise auf, kam jedoch konträr; mit ihr kam Seegang auf, der, nach und nach immer stärker werdend, uns endlich am Weiterkommen verhinderte. Wir mußten wieder unter Dampf und dicht gereeften Marssegeln aufkreuzen — der alte Spektakel begann von neuem. Das Schiff rollte schwer, das Wasser kam in Strömen durch Klüsen und Pforten ein, wo nur irgend eine kleine Ritze war, Springbrunnen bildend und beim Ueberholen des Schiffes rauschend von einer Seite zur anderen schießend. Unsere Räumlichkeiten in der Batterie standen einen halben Fuß hoch unter Wasser, sodaß man glücklich war, wenn man ein trocknes Plätzchen irgendwo

erobern, sich hinlegen und schlafen konnte. Schlafen war das Beste und Einzigste, was man thun konnte, wenn nicht gerade der Dienst rief. Am folgenden Tag lagen wir unter dichtgereeftem Großmarssegel und gereeftem Stagsegel bei, führten also an zwei Masten keine Raasegel mehr, doch kamen wir mäßig vorwärts, sodaß wir endlich aus dem Kanal und frei von der französischen Küste waren. Jetzt wurde die Schraube außer Gang gesetzt, die Maschine gestoppt. Wir hielten ab und steuerten südlicher. Hiermit hatten wir den

Unterricht der Seekadetten.

Wind günstiger bekommen; dagegen begann das Schiff furchtbar zu arbeiten und schlingerte bis zu 40°. Ein Boot, die zweite Jolle, welche etwas niedrig hing, wurde von einer See aus ihrer einen Talje herausgeschlagen, baumelte, an einem Ende noch fest, herum und konnte nur mit Mühe gerettet werden. War der Aufenthalt vorher schon unangenehm genug an Bord, so wußte man jetzt eigentlich nicht mehr, wo man sich lassen sollte. Alles schwamm von Seewasser; Tische und Bänke rissen sich los, gingen aus den Fugen und polterten

aus einer Ecke in die andere. Wir aßen zu Mittag, indem wir uns ans Gangſpill achter in der Batterie, oder auf die Geſchütze ſetzten und uns daran anlehnten, in die eine Hand den Teller nahmen und uns darauf packten, ſoviel wir bekommen konnten. Zuletzt wurde ein Schinken angeſchnitten, und glücklich der, welcher noch ein derbes Stück davon mit Brot erobern konnte. Im Laufe des Tages hielt das Wetter an, gegen Morgen flaute es allmählich ab. Als ich zur Morgenwache herauf kam, war der Himmel in tief dunkles — Blau gekleidet, der Mond leuchtete freundlich herab, nur die Dünung hob und ſenkte die unregelmäßige Meeresfläche, auf welcher das Schiff langſam und regelmäßig rollte."

Das Schiff iſt hiermit etwa bei Cap Finiſterre angelangt. Die ſo gefürchtete Bai von Biscaya iſt glücklich durchſegelt. Rauh genug war das Geſicht, welches ſie den jungen Seeleuten gezeigt hatte, aber nun wird es beſſer. Das Schiff liegt wieder unter vollen Segeln, und die Sonne lacht einmal wieder in ſtrahlender Heiterkeit herab. Die Pforten der Batterie ſind weit geöffnet, und während das Sonnabend-Scheuerfeſt in Gang geſetzt wird, während die Scheuerſteine und der Sand knirſchen, ſtrömte eine weiche, warme Luft durch alle Räumlichkeiten des Schiffes. Oben in den Wanten aber flattert zahlloſes Zeug, welches zum Trocknen dort aufgehängt iſt. Am Abend bleibt der Mond die freundliche Himmelsleuchte, die niemand mehr zu ſchätzen weiß, wie der junge wachthabende Offizier dort oben auf der Kommandobrücke. Dunkelheit und Nebel ſind die Erzfeinde der Schiffahrt. Sobald der Mond aufgeht, erweckt er bei dem Wachthabenden ein angenehmes Gefühl der Sicherheit. Der Wind iſt jetzt öſtlich; je weiter die Fregatte nach Süden kommt, deſtomehr dreht er nach Norden und wird ſchließlich faſt NO. Am Horizont treten lange Wolkenſtreifen auf, die ſich mehr dem Zenit zu in einzelne Wolkenklümpchen auflöſen: Anzeichen des Paſſates.

Langſam und ſicher geht es der Inſel Madeira zu. In der Takelage ſind wie auch ſonſt im Schiff alle Hände damit beſchäftigt, hafenklar zu machen. Das Tauwerk wird „gelabſalbt", ſodaß es ſchwarz und glänzend erſcheint, das Meſſing der Beſchläge an Deck wird geputzt, daß es ſpiegelblank leuchtet, auch der Farbenanſtrich

wird ausgebeſſert. Regelmäßig tritt abends die Muſik an und ſpielt etwas vor. Sie beſteht aus Freiwilligen. Die Leiſtungen ſind noch mangelhaft, mit vielen Wiederholungen. Aber ſie wirkt dennoch erheiternd, wenn eine muntere Weiſe erſchallt, dann iſt Sturm und Wogendrang der letzten Zeit vergeſſen.

Eines Morgens um halb 3 Uhr kommt an Backbord voraus eine niedrighängende Wolke in Sicht, während das Schiff mit etwa ſechs Seemeilen Fahrt durch das Waſſer ſchneidet. Zuerſt wird man nicht recht klug daraus, was in der Wolke ſteckt. Iſt es nur Regen? Steckt Land dahinter? Man hofft das letztere, und es dauert auch nicht lange, ſo treten Bergkonturen aus dem Nebelgrau hervor, nach und nach ſchärfer und beſtimmter werdend. Es ſtellt ſich heraus, daß es die Inſel Porto Santos, dicht vor Madeira gelegen, iſt. Das Schiff luvt etwas an, um ſie an Steuerbord zu paſſieren. Die Maſchine macht Dampf, und die Schraube beginnt alsbald, dem Schiff beſchleunigte Fahrt zu erteilen. Vormittags um 12 Uhr fällt der Anker auf der Rhede von Funchal. Das Schiff iſt von zahlreichen Booten umſchwärmt, die obligaten Händler und Waſchfrauen erſcheinen. Auch die Boote mit den bekannten Tauchern fehlen nicht, beſetzt mit einigen nackten Buben, die mit dem gellenden Ruf: „for dive Sir!“ „for dive Sir!“ um Zuwerfung eines Silberſtückes bitten, welches ſie, wie Enten tauchend, aus dem Waſſer fiſchen. Die Vegetation der Inſel zeigte ſich in friſchem Grün prangend. Die Fahrt längs der ſteilen Küſte und den braunen, waldreichen Bergen war eine recht ſchöne. Die unzähligen Häuſer, die die Abhänge bedecken, geben Zeugnis von dem ſtarken Anbau der ſchönen und glücklichen Inſel.

Auch hier wird der Grundſatz befolgt, daß der junge Seekadett Gelegenheit bekommen ſoll, möglichſt viel zu ſehen. Wir ſehen deshalb, daß auch hier nicht nur eine gemeinſchaftliche Partie ins Innere gemacht wird, ſondern daß auch Einzelurlaub erteilt wird. Dieſen möglichſt immer zu benutzen, iſt nicht genug anzuraten. Es ſei hier ein Rückblick aus der Gegenwart auf vergangene Zeiten gemacht. Vor hundert Jahren und darüber ſah es in allen Flotten anders aus wie heute. Da gab es auch echte Seebären von Beruf,

deren „Braut“ das Schiff war. Diesen konnte man Urlaub geben, sie kamen von selbst zurück. Daneben war aber ein Teil der Mannschaft nur gezwungen an Bord. Das waren die durch Preßgang gewaltsam an Bord gebrachten. Diese konnte man nicht in jedem neutralen Hafen an Land lassen — sie wären meistens nicht wieder zurückgekommen. Nur in Häfen der eigenen Nation konnte man dies riskieren. Dazu kam noch, daß das alte Segelschiff immer eine große Zahl von Menschenkräften nötig hatte, um in der Gewalt des Kommandierenden zu bleiben. Auch zu Anker liegend, konnten beim Brechen von Ketten, beim Treiben, Lagen eintreten, wo nur Anspannung aller Kräfte Unheil verhüten konnte. Der Urlaub schränkte sich dadurch von selbst ein. Nur in ganz sicheren Häfen konnte er einem großen Teil der Besatzung erteilt werden. Hier auf unserer Reede von Funchal würde er schwerlich gegeben worden sein. Für ein Segelschiff ist kein günstiger Ankergrund hier vorhanden. Man muß in tiefem Wasser ankern und sofort in See gehen, wenn starker auflandiger Wind eintritt. Der Dampf hat alle diese Gefahren vermindert. Er ersetzt die Menschenkraft und die Takelage. Selbst in Funchal finden deshalb Beurlaubungen statt. Alte Sitten und Gewohnheiten halten sich aber oft unendlich lange, selbst wenn ihre Grundbedingungen längst geschwunden sind.

So gab es viele alte Segelschiffskapitäne, die sich trotz der Maschine nicht daran gewöhnen konnten, ihre „Familie von Offizieren und Mannschaften“ an Bord zu missen. Es kam vor, daß einzelne geradezu beleidigt thaten, wenn sie um Urlaub angegangen wurden. Sie selbst waren in ihren jungen Jahren zuerst wenig an Land gelassen worden; dann war dies Gewohnheit geworden. „Es ist doch überall dasselbe!“ Diese Redensart haben wir oft genug gehört. Wir können sie nicht genug verdammen, denn heute bezeichnet man die Gewohnheit, das Land zu meiden, ganz richtig mit dem Namen: „stumpfsinnige Faulheit“. Die Welt bietet keineswegs immer dasselbe. Die Natur zeigt überall im Wechsel hohen Reiz. Den Sinn dafür soll sich jeder Offizier wach erhalten. In alter Zeit sagte man: „Der erste Offizier“, der gewissermaßen als zweiter Kommandant fungiert, „geht nur mit dem Großmast an Land!“ Also wenn von

dem geſcheiterten Schiff der Großmaſt bricht und an Land treibt. Heute würde man finden, daß der Großmaſt doch ein recht unbequemer Spazierſtock iſt. Jeder Mann an Bord, ganz beſonders Vorgeſetzte, haben aber die Verpflichtung dem Dienſt gegenüber, mit einem bequemeren Spazierſtock das Land aufzuſuchen. In See lebt alles an Bord — viele Menſchen auf engem Raum und in engſter Berührung. Da iſt ſtarker Zwang in allem nötig, um die Disziplin aufrecht zu erhalten. Wer dann dauernd in dieſem Zwang lebt, wer nicht ſo oft als möglich an Land geht, andere Geſichter ſieht, andere Menſchen ſprechen hört, oder ſich an der Natur, an der Landſchaft erfriſcht, verfällt bald in Einſeitigkeit, er wird mürriſch oder unzufrieden. Vor hundert Jahren bewirkte der verweigerte, der Monate lang abgeſchnittene Landgang ſogar Meutereien. Heute überträgt ſich das mürriſche Weſen des Vorgeſetzten auch auf Untergebene. Der Dienſt leidet unter der Bordhockerei im Angeſicht des Landes. Der Dienſt wird gefördert, wenn Vorgeſetzte und Untergebene ſich am Lande auffriſchen. Die Koſten des Landgangs brauchen dabei nicht hoch zu ſein. Wenn Urlaubszeiten ſo gelegt werden, daß der Beurlaubte abends zum Abendbrot wieder an Bord ſein kann, ſo belaufen ſie ſich auf nicht viel mehr, wie auf Abnutzungskoſten des Spazierſtocks.

Der Seekadett, der Offizier findet zudem in faſt allen Häfen entweder Deutſche, oder doch europäiſche Geſellſchaft vor. Dieſe Geſellſchaft aufzuſuchen hat ſehr hohen Wert, weil auch Gelegenheit zum Verkehr mit Damen ſich bietet — der Bordhocker läuft ſtets Gefahr, zu verbauern. Dabei ſind die Angehörigen unſerer Flotte durchaus nicht nur der empfangende Teil. Das deutſche Schiff iſt auch ein Stück deutſchen Bodens, deutſcher Heimat. Es führt den Landsmann dem Landsmann auf ferner Erde zu, und dieſen erfriſcht ebenfalls alles, was die Heimat entſendet und die Erinnerung an unſer liebes Vaterland wachruft.

Der deutſche Konſul in Madeira wohnt meiſtens in einer hübſchen Villa oberhalb der Stadt. Offiziere und Seekadetten haben ihre Beſuche bei ihm gemacht und ſind freundlich und gaſtfrei bei ihm empfangen worden. Mit ſeiner Hülfe wird eine Partie ins

Innere der Insel, die so ungemein reich an Naturschönheit ist, unternommen. Wieder ist es ein Brief, dem wir in der Schilderung des Ausfluges folgen können:

„Am Sonnabend wurde eine große Partie, von der schon lange die Rede war, ins Werk gesetzt. Es waren 50 Pferde dazu bestellt, welche uns am Landungsplatz erwarteten. Ich suchte mir, als dieselben erschienen, einen Fuchs aus, welcher sehr gut galoppierte. Als alle aufgesessen waren, ritten wir durch die Stadt, der Kommandant an der Spitze. Es sollte in der Stadt zwar nur Schritt geritten werden, doch waren wir meistens im Galopp oder Trab, bis der Weg hart bergan ging und wir gezwungen waren, langsamer zu reiten. Der Weg führte zuerst zwischen den Mauern der Gärten hin, in welchen alle möglichen tropischen Gewächse grünten und blühten, namentlich Zuckerrohr und Bananen. Weiter oben verschwanden die Gärten allmählich und an ihre Stelle traten Lorbeerwälder und Weimutskiefern, die den steilen Wegen auf die anmutigste Weise Schatten spendeten. Unsere erste Rast machten wir bei einem Kloster, hoch oben auf dem Berge, der sich über der Stadt erhebt. Von hier aus genießt man eine prachtvolle Aussicht auf die darunterliegende Stadt, auf die Gärten und Weinberge und aufs weite Meer. Je weiter wir nun ins Land hineinritten, desto öder und kahler wurde die von hohen Bergen, an deren Abhängen Wasserfälle rauschend niederschossen, begrenzte Landschaft, sowie der steinige, an hoher Berglehne hinführende Weg. Nach einem langen Ritte stiegen wir hierauf so steil bergab, daß wir absitzen mußten. Doch jetzt wurde die Natur wahrhaft prachtvoll. Die einzelnen Berge erhoben sich, tiefe Schluchten bildend, zu einer Höhe von mehreren Tausend Fuß, bis zum Gipfel in Grün gekleidet. Nachdem wir einer Thalsenkung eine Zeit lang gefolgt waren, ritten wir noch nach einem prachtvollen Aussichtspunkte, von wo wir einen herrlichen Blick nach den Küstengebirgen und dem brandenden Meere hatten. Hier kehrten wir um, und nahmen dann auf einer Brücke, die über einen reißenden Bergstrom führte, ein Frühstück ein, aus Brot, Fleisch, Orangen, Bananen und Wein bestehend. Auf demselben Wege, den wir morgens

gekommen waren, kehrten wir dann zurück, teils zu Pferde, teils zu Schlitten.

Den Sonntag verbringen wir noch auf der Reede von Funchal, dann treten wir unsere Reise nach Barbadoes an."

Unsere Seekadetten haben nun schon wiederholt ausländische Häfen zu sehen bekommen. Sie sind in Berührung gekommen mit Fremden und haben sich an Land zurechtfinden müssen. Deutsch Sprechende werden unter Engländern und Portugiesen 2c. sehr selten angetroffen. Mit Englisch kam man dagegen überall durch. Wie sieht es nun mit den Kenntnissen in dieser Sprache aus? Was auf der Schule zum Examen gelernt war, reichte gerade aus, um durchzukommen, wenn nicht ganz besonders darin vorgearbeitet war durch Sprachgelegenheit, oder in der Familie. Das Examen ist aber nur dazu da, um nach Ablegung desselben schleunigst alles zu vergessen, was man vorher gelernt hatte. So wird vielfach behauptet, nicht mit Unrecht. In älterer Zeit hörte mit der ersten Einschiffung der Unterricht im Englischen und Französischen vorläufig ganz auf. Wie hoch die Kenntnisse des jungen Seekadetten waren, geht aus folgenden Beispielen hervor:

Einer aus der Schar zukünftiger Admirale will sich in einem Laden eine Holzpfeife kaufen und erklärt dem Ladenbesitzer: I want to koop a Holz-pipe. Der Inhaber des Ladens schüttelt den Kopf, erst durch eine Art Zeichensprache wird ihm klar, was gemeint war.

Ein anderer kann sich an einem Platz, wo viel französisch gesprochen wurde, absolut nicht darauf besinnen, was „Zahnpulver" heißen könnte. Schließlich versucht er es bei dem Apotheker mit „pulvis pro dentes". Der Herr Apotheker sprach aber das Latein wie das Französische, erst als er die Worte geschrieben las, ging ihm ein Licht auf.

Der dritte versetzte sogar eine ehrsame Händlerin an Bord in Entrüstung und Zorn. Er brauchte ein paar Hosenträger, und richtete deshalb an die Handelsfrau die Worte: „have you husbands?", was auf deutsch soviel heißt wie: „Haben Sie — Ehemänner?"

In neuerer Zeit hat man darin eine sehr gute Einrichtung getroffen, daß man in der Bibliothek des Schulschiffs französische und englische Lektüre vorgesehen hat und daß außerdem mehrmals in der Woche Unterricht in englischer Sprache erteilt wird. Das verhindert ein völliges Herauskommen und wirkt fördernd auf die Weiterbildung.

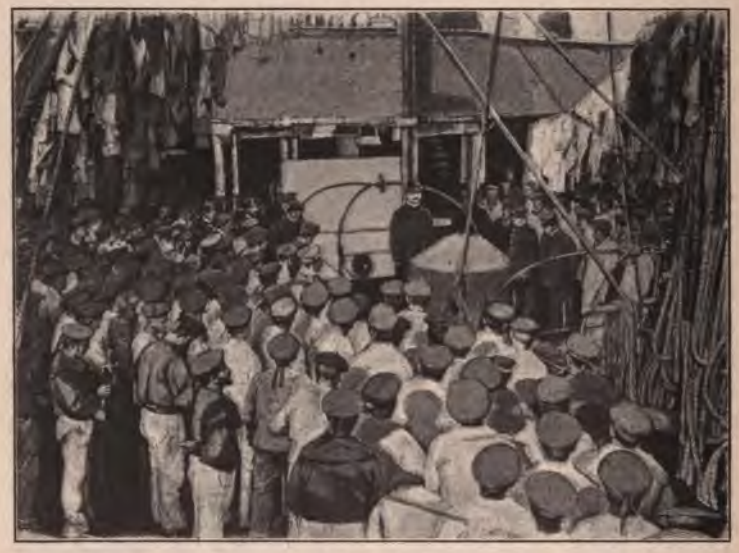
Der Montag ist gekommen, und der neue Tag wird mit dem Rufe: „Alle Mann auf, klar zum Ankerlichten!“ begrüßt. Trommler und Pfeifer stehen bei dem besetzten Gangspill und spielen auf ihren Instrumenten einen munteren Marsch; im Takt stampfen die Füße der Matrosen an den Spillspaken, und Glied für Glied kommt die Kette aus der Tiefe — diesmal ist es ein verdammt langes Ende von Kette, welches aufgewunden werden muß. Der Raum auf der Reede ist dabei völlig frei von Schiffen, also kann unter Segel allein, ohne Maschine, in See gegangen werden. Ein modernes, zum Dampfen und Segeln eingerichtetes Schiff kann dies nur sehr selten und nie in Häfen, welche voller Schiffe liegen. Es braucht unter Segeln allein viel Raum, das alte Segelschiff drehte mit ganz kurzem Bogen, war es doch auch kurz und breit gebaut. Ehe der Anker aus dem Grunde losgebrochen wird, werden Segel gesetzt und zum Abhalten von der Küste gebraßt. Dann wird der Anker vollends aus der Tiefe ans Licht befördert. Die Segel stehen voll, und stolz wie ein Schwan gleitet das Schiff weiter gen Süden, der Insel Teneriffa zu. Ein paarmal springt der Wind noch um, Stille wechselt mit Regenböen; über einer Wolken- und Dunstschicht erscheint das schneeweiße Haupt des Piks von Teneriffa, dann ist die Region des Nordostpassates erreicht, der Kurs der Schiffe zeigt nach Westen — für Tage und Wochen. Einsam und allein schwimmt diese Welt im kleinen auf den tiefblauen Wogen des atlantischen Ozeans.

Eine Welt im kleinen ist es fürwahr, was dort auf den Planken unseres Schiffes lebt! Mehrere Hundert Menschen, soviel wie ein großes Dorf Einwohner zählt, leben von der Mitwelt abgeschieden, auf sich selbst angewiesen hier auf engem Raum zusammen. Sie sind gezwungen miteinander auszukommen, ein Ausweichen

giebt es nicht. Auch unseren Seekadetten geht es so, die Messe in der Batterie, in der sie leben, ist nur ein Haus im Dorf. Seit der Einschiffung haben sie in diesem Messe-Haus gewohnt, stets in engster Berührung miteinander. Gleiches Ziel, gleiches Los verbindet sie alle und bringt den Menschen auch außer Dienst dem Menschen nah. Da treten im kameradschaftlichen Leben einzelne vor, andere wieder zurück. Von Temperament sind sie alle verschieden — aus dem Temperament soll sich der Charakter des Mannes bilden. Die Kameradschaft und das Leben in der Messe sind hierfür die erste öffentliche Schule. Manche der jungen Kadetten stimmen gut überein. Es sind oft Landsleute aus denselben Provinzen und sie finden sich schnell zusammen. Andere bleiben einander fürs erste fremder und ferner, wie ihre Geburtsstätten. Auch führen Neigungen und Gewohnheiten sehr häufig schnell zusammen. Vor 30 Jahren hieß es, wie wir uns erinnern, an Bord der alten Niobe in jedem Jahre: „Backbord-Wache der Seekadetten ist die gemütliche, Steuerbord-Wache die feine und nobele!“ das mag aus zufälligem Zusammenfinden entstanden sein, immerhin giebt es einen Schlüssel für das Bild des Lebens in der Kadettenmesse. Der junge Mensch, der in diese Messe, in diese Schule hineinkommt, bringt in seinem Inneren, in seinem Seelenleben, zwei Dinge mit, die von Entscheidung sind: sein Temperament und die Eindrücke seines Elternhauses. Bei Ausbildung des Charakters stellt jedes dieser beiden eine Kraft dar, die hemmend oder treibend wirken kann.

Die Größe einer derartigen Kraft ist aber oft unberechenbar. Abschweifend von unserem eigentlichen Thema wollen wir hier nur eine solche Kraft in ihrer ganzen Macht als Beispiel anführen: Den Aberglauben! Unglückliche Weissagungen, Vorahnungen haben hemmend auf die tüchtigsten Feldherren und Heere eingewirkt. Treibend wirkte dagegen das Erscheinen der Jungfrau von Orleans auf das französische Heer seiner Zeit. Selbst in allerneuester Zeit tritt der Kultus der Gottgesandten, der Helferin im Kampf, des Mädchens von Orleans, wieder hervor. Daneben bereitet sich, wie uns scheint, etwas anderes vor. In der Notre Dame zu Paris hörten wir einen berühmten Kanzelredner darüber klagen, daß während der

Kommune-Herrschaft die „heilige Lanze“ aus der Reliquiensammlung verschwunden sei. Nun — sie wird, auch als Ersatz für die Jungfrau von Orleans, bei passender Kriegsgelegenheit wieder gefunden werden um den „Sieg an Frankreichs Fahnen zu ketten“. Mag sie ruhig dort als treibende Kraft wirken. Wir werden auch damit fertig werden, sind wir doch die Nachkommen der Choralsänger von Leuthen.



Morgenandacht auf dem Vordeck.

Kehren wir zu unseren Seekadetten zurück. Über die Temperamente hier viel zu schreiben, ist nicht möglich, schon des Raumes wegen. Wir können nur andeuten. Da es in einer Seekadetten-Messe manchmal laut genug zugeht, so können wir dem Pater Cölestin von Banz mit gutem Gewissen folgen, wenn wir jedem temperamentvollen Seekadetten ein eigens für ihn passendes Musikinstrument in die Hand geben: dem Sanguiniker Flöte, Geige, Klavier und Harfe, dem Phlegma Orgel, Fagott und Baß, dem Choleriker Pauke, Trommel, Trompete, Cimbal, dem Melancholiker gleichfalls Geige,

Posaune und Trompete, aber mit Dämpfer. Die Seekadetten-Messe liegt in der Nähe von Kommandanten-Kajüte und Offizier-Messe. Platzen einmal die Geister aufeinander, stimmt jeder jugendfrische Gesell, sei es im Zorn, sei es auch in der Freude, sein erb- und eigentümliches Temperaments-Instrument an, dann ist es nicht gerade Musik, was die umwohnenden Herren in dem Schiff zu hören bekommen. Wenigstens in der ersten Zeit könnte man die akustische Leistung manchmal mit dem Namen „Heidenlärm" bezeichnen: Der Herr Kommandant klingelt nach dem Läufer, der erste Offizier zitiert gleichfalls eine Ordonnanz, der wachthabende Offizier schreit empört nach dem Ordonnanzkadetten, und alle erteilen denselben Auftrag, der da lautet: „Ruhe in der Seekadettenmesse!" Manch lieber Leser fragt nun wohl, wie das enden soll? Die Antwort ist leicht zu finden: „Thue zwölf Kiesel in zwölf Säcke, rüttele sie, sie werden stets eckig bleiben; thue sie alle zwölf in einen Sack, und sie werden sich abschleifen" (Yorik). Das Zusammenleben mit Gleichgestellten schleift auch hier die harten Ecken der instrumentalen Töne ab. Der Kamerad erzieht den Kameraden, und selbst der Vorgesetzte hat nicht so schnell die Fehler und Schwächen des Menschen erkannt wie der Kamerad. Das Erziehungsmittel ist sehr oft der Witz. Wenn derselbe nicht über harmlose Neckerei hinausgeht, wird er seine Wirkung auch nicht versagen. Der mißtrauische Melancholiker hat bereits Selbstbeherrschung gelernt, wenn er mit den Lachern mitlachen kann. Er hat damit auch das beste Mittel gefunden, um verschont zu bleiben. Im Militärstande thut aber gerade ihm Selbsterziehung und Selbstbeherrschung nötig, er kommt sonst leicht dahin, daß er höchstens als gute Staffage bei militärischen Leichenparaden zu gebrauchen ist. Die Flotte braucht aber Seeoffiziere, die frisch auf den Feind losgehen! Ein sehr schönes Beispiel von Selbstbeherrschung bot seiner Zeit der alte Blücher. Marschall „Vorwärts" hieß der alte Choleriker, aber er hörte auf den Rat der Klugheit, und Gneisenau war diese Klugheit. Karl der XII. von Schweden that das Gegenteil, und niemand kritisiert ihn besser wie Friedrich der Große, indem er von ihm sagt: „Tapferkeit ohne Klugheit führt nie einen guten Erfolg herbei." Ein Beispiel tapferer Pflichterfüllung, was auch zum Kapitel

Selbstbeherrschung gehört, sei hier noch aus der Seekriegsgeschichte erwähnt: Der englische Kommodor Sir Richard Greenville sah bei den Azoren 1591 seinen Untergang voraus. Von seinen Schiffen flohen 5 vor der spanischen Übermacht. Er selbst focht mit 2 Schiffen 15 Stunden lang; zwar nahmen die Spanier noch Besitz von seinem Schiff, es versank jedoch sofort mit der toten und verwundeten heldenmütigen Besatzung.

Einen guten Rat zur Selbsterziehung in Bezug auf die Thätigkeit des jungen Offiziers wollen wir hier noch anführen. Marryat erzählt von einem Seekadetten folgendes: Kapitän M., sein Kommandant, hatte eines Tages gegen ihn bemerkt, er könne, wenn er gerade keinen Dienst zu thun habe, seine Zeit nicht nützlicher anwenden, als wenn er bei seinen Spaziergängen auf Deck sich das Schiff in allen möglichen schwierigen Lagen vorstelle und über die besten Hülfsmittel nachdenke. „Verlaß Dich darauf", sagte Kapitän M., „es wird die Zeit kommen, wo Du Gelegenheit haben wirst, aus meinem Rate Nutzen zu ziehen. Du wirst dadurch zu einer Geistesgegenwart gelangen, die bei einer plötzlichen Klemme vielleicht Dir und dem Schiffe Rettung bringt."

Dem Seemann bleibt es nicht erspart, in die eine oder andere Klemme zu kommen. Wir haben als Schlußsatz demnach nur hinzuzufügen, was ein alter Bootsmann zu sagen pflegte: „Wer sich nicht zu helfen weiß, ist überhaupt gar nicht wert, in die Klemme zu kommen."

Die Eindrücke aus dem Elternhaus, die „Macht des Daheim", wie sie Samuel Smiles nennt, haben wir gleichfalls als treibende oder hemmende Kraft bezeichnet. Für alle Stände, für alle Lebensstellungen, für Hoch und Niedrig bleibt diese „Macht" dieselbe. „Das Kind kann nicht anders, als nachahmen, was es sieht." Deshalb ist das Beispiel der Eltern von mächtigem Einfluß, ganz besonders in der ersten Zeit, in der es sich durch die Gesellschaft anderer zu modellieren beginnt. Das Daheim ist die erste und wichtigste Schule des Charakters, und mit vollem Recht sagt der erwähnte Schriftsteller: „Das Daheim macht den Menschen." Die gute Zucht des Elternhauses bildet nicht nur Sitten und Gesinnung,

sondern sie legt auch den Grundstein zu dem zukünftigen Charakter des Mannes. Das Vorbild aber, welches das Kind am meisten vor Augen hat, ist die Mutter. Für unsere männliche Jugend, die in den Kampf des Lebens eintritt, ist, was sie ihr gegeben, wohl immer der bedeutungsvollste, wertvollste Teil des Vermögens, und „eine gute Mutter ist so viel wie hundert Schulmeister wert." Es geht wohl kaum etwas über die Worte der spartanischen Mutter, die dem Sohne den Schild reichend sagte: „Komm wieder entweder mit ihm oder auf ihm." Der oben erwähnte Sir Richard Grenville blieb auf seinem Ehrenschild und sank mit ihm in die Tiefe.

Das Volk sagt bei dem einzelnen Menschen nicht umsonst: „er hats von Muttern". Die Stimme des Volkes erkennt hiermit das Gute an, was der Jüngling, der Mann leistet und führt es auf seinen Ursprung zurück. In den Lehr- und Wanderjahren, in der Sturm- und Drang-Periode der Jugend tritt oft scheinbar das Elternhaus zurück: er stürmt ins Leben wild herein, durchmißt die Welt am Wanderstabe. Je reifer der Mann wird, desto mehr treten die Jugendeindrücke wieder hervor und leiten die Neigungen. Wer seine Eltern harmonisch und Hand in Hand durchs Leben wandeln sah, wird auch hierin einmal sein Ideal erblicken, er wird es besonders in der Ehe verstehen lernen, wenn das Sprichwort sagt: „Friede ernährt!" Doch so weit sind wir noch nicht, wir sind noch Seekadetten an Bord S. Majestät Schulschiff. Da ist ein gestrenger Kommandant an Bord, der über dem Ganzen schwebt. Neben ihm steht ein „erster Offizier", den man auch wohl „die Mutter" des Schiffes nennt. Meinungsverschiedenheiten über die Erziehung der Besatzung kommen hier zwischen beiden auch öfters vor. Das bleibt aber unter vier Augen. Auf der Kommandobrücke merkt niemand etwas davon. Hier sind sie den zu Erziehenden gegenüber einig. Gerade so einig, wie ihre Eltern seiner Zeit ihnen selbst erschienen waren.

Bis jetzt hat uns niemand gestört in unseren Betrachtungen — wir segeln ja im Passat, und es ist ein wunderschönes Segeln. Der Himmel ist blau, und der Wind gleichmäßig. Alle Segel stehen, und in langen, ruhigen Schwingungen rollt das Schiff dem Druck

der Wellen nachgebend. Der Wendekreis ist passiert, und der junge Seemann hat nach altem Brauch bereits hier seine „Taufe“ erhalten. Sobald er die Linie einmal passiert, kommt Neptun noch einmal mit Triton und wendet sich an ihn als Täufling. Dann aber ist er für alle Zeiten frei von den Taufgebühren. Noch Tage und Wochen sind wir in See gewesen, die abzulaufende Entfernung ist kleiner und kleiner geworden, dann kam eine Nacht, wo wunderbares Meeresleuchten das Auge entzückte, und früh am Morgen meldet der Posten, von der Marsraa: „Land voraus!“

S. M. Kreuzer „Kaiserin Augusta“ unter Dampf.
Nach einer Photographie des Reichs-Marine-Amts.

Gegen 11 Uhr fällt der Anker auf der Reede von Bridgetown, der Hauptstadt der Insel Barbadoes. Die Briefe aus der Heimat, welche eingelaufen sind, werden sofort an Bord gesandt und wer irgend Zeit hat sitzt und fällt gierig über den Inhalt her — sind doch Tage und Wochen verstrichen seit den letzten Nachrichten von der Heimat.

Barbadoes und Martinique.

Bridgetown liegt an einer flachen und weiten Bucht, dahinter steigt das Land bis zu einer nur mäßigen Höhe empor. Im Hafen liegen fast immer eine Anzahl englischer und fremder Kriegsschiffe, sodaß recht viel Leben hier herrscht. Dazu kommt noch, daß die englische Garnison groß ist und bedeutende Kasernements inne hat. Die Straßen der Stadt sind breit und geräumig, haben aber ein

ſehr gleichförmiges Ausſehen, da ein Haus wie das andere wenig Fenſter nach Außen hat, dafür aber ſtets vorgebauten Balkon beſitzt. Je mehr man ſich von dem Hafen entfernt, nach innen zu, deſto unanſehnlicher werden die Straßen, welche zuletzt nur von Negern bewohnt werden, die in primitiven Bretterhütten hauſen. Nach unſeren Begriffen „friſten“ die Neger ihr Daſein nur. Der Neger denkt anders. Er lebt vergnügt in den Tag hinein und läßt Sorgen nicht an ſich herantreten. Wenige Acker Land bringen hinlänglich Nahrungsmittel für eine ſchwarze Familie hervor, ſodaß ein kleiner Überſchuß an barem Gelde bleibt. Dieſes Stückchen Land pachten oder kaufen zu können, iſt das erſtrebte Ziel aller Farbigen hier, welche als Tagelöhner arbeiten. Bei der Arbeit befolgt der Neger jedoch ſtets den Grundſatz: „Eile mit Weile“. Vier Wochentage ſind für die Arbeit genug. Eigentlich ſchon zu viel, denn jeglicher Schwarze denkt bei ſich: „wenn ich bloß den verfluchten Kerl, der die Arbeit erfunden hat, einmal in die Finger bekäme!“ Das ſchwarze Element iſt glücklicher Weiſe ſehr zahlreich auf der Inſel vertreten, ſo daß es gezwungen iſt, zu arbeiten. Aber Heiterkeit und Sorgloſigkeit ſind der Grundzug ſeines Charakters. Mutter Natur ſorgt ja ſchon ganz gut. Wie der Herr iſt, zeigt ſein Geſchirr. Man ſehe ſich nur dort die Negerhütte an! Das ganze Ding iſt aus leichtem Holzwerk zuſammengeſchlagen. Das Dach iſt teilweiſe mit Schindeln gedeckt. Wo ſie fehlen, thuen ein paar Kiſtendeckel denſelben Dienſt. Von den Fenſtern hat beinah die Hälfte weder Läden noch Glasſcheiben. Glasſcheiben! welch' Luxus! Ich bin doch kein Fürſt! denkt der ſchwarze Krauskopf und dreht ſich in ſeiner Hängematte gähnend um — eine Reihe prachtvoller Zähne zeigend. Die Sprößlinge fühlen ſich äußerſt wohl, auch ſie lungern. Eins der Kinder iſt ſogar aus der Sonne gekrochen und hat einen ſchattigen Winkel aufgeſucht — ein koloſſaler Aufwand von Fleiß und Thatkraft. Dafür belohnt ſich der pudelnackte Bub' auch mit einer Banane, die gerade handrecht herumlag. Plötzlich heben alle Lungerer erſtaunt die Wollköpfe empor. Etwas ganz Außergewöhnliches hat ſich ereignet — der Boden ſchwankt und die Hütte zittert: Madame Krauskopf hat ſich nicht bloß bewegt, ſie tanzt ſogar. Die Hände in die Hüften

gestemmt, die Melodie vor sich hinsummend, trällert sie einen Hornpipe, einen Matrosentanz. Die Füße stampfen im Takt, und das Palais zittert. Aber Madame! Bedenken sie doch, daß Ihr Palais mit seinem dünnen Fußboden einen veritablen Pfahlbau darstellt! Die Pfähle haben freilich nicht zu allen Ecken und Fronten gelangt. Da drüben sind sie durch ein Mäuerchen ersetzt, aber die eine Ecke ist besonders kritisch, sie steht nicht auf einem soliden Pfosten, sondern — auf einer alten Heringstonne, auch ist hier das Schloß von außen schon gestützt. Wie leicht kann dasselbe umfallen, wenn Sie so tanzen! Auch der Fußboden ist nicht so stark — am Ende bricht er unter Ihnen zusammen! Aber Madam lacht, das turbanartige Kopftuch wackelt, und die schwarzen Augen funkeln in übermütiger Lebensfreude. Fällt der stolze Bau um, nun, so heben wir ihn wieder in die Höhe! „Tommi!“ so kommt es endlich aus den aufgeworfenen Lippen hervor, „Tommi! großer deutscher Schiff da! Viel Massa Offiziere und mitshipman, Flora viel Wäsche bekommen, unten schön weiß und reinklopfen mit Steinen am Fluß, Flora und Tommi viel blankes Geld bekommen.“ Das erklärt alles. Noch ehe der Anker gefallen ist, saust Flora, die Holde, nach dem Strand herunter, nur ein rascher Griff vorher in eine Schieblade. Ein Päckchen weiß gewesener Papiere wird daraus entnommen, dann verschwindet sie hurtig. Mit behaglichem Grinsen schaut ihr Tommi nach. Werfen wir einen Blick in eins der Papiere, welches Flora an Bord jetzt vorzeigt. Da steht geschrieben:

> „Es wird „Tante Flora“ hierdurch bescheinigt, daß sie meine Wäsche gut gewaschen und richtig abgeliefert hat. Ich kann sie empfehlen.“

Darunter steht ein Name, ein deutscher Name und ein uraltes Datum. Hm! denkt der Lesende, den Zettel muß sie von ihrer Großmutter geerbt haben; denn der Aussteller dieses Zeugnisses ist längst als Admiral pensioniert und zur großen Armee einberufen — schon seit Jahren.

Ein paar Stunden später. Die Boote des angekommenen deutschen Schiffes haben angelegt. Aus denselben steigt es an Land und was Tommi da kommen sieht, zieht einer Karawane gleich

durch die Straßen da unten. Nicht gerad regelmäßig geordnet, aber doch Trüppchen für Trüppchen hintereinander und demſelben Ziel zuſtrebend. Jetzt macht unſer Schwarzer ein faſt wehmütiges Geſicht. Ganz unwillkürlich ſchnalzt er mit der Zunge und murmelt: „Deutſch' Maſſa viel Geld, deutſch' Maſſa alle Eishaus, Brandy und Soda, ah, Cocktail und Limonade — ah, ah!“

Im Eishaus aber wird es zunächſt lebendig. Im Nu ſind Tiſche und Stühle beſetzt, und die ſchwarzen Aufwärter fliegen nur ſo. Viel Schuhwerk koſtet die beſchleunigte Gangart ſie nicht, denn ſie ſind alle barfuß. Die Beſitzerin des Reſtaurants iſt vollauf mit Dirigieren beſchäftigt. Innerlich lacht ſie, denn der Beſuch ſo vieler Gäſte iſt ihr recht angenehm. Nun hat ſich der erſte Sturm gelegt, ſie verſchnauft ein wenig, und dann, nun dann lacht ſie auch „äußerlich“ und geht vergnügt auf eine Gruppe von Offizieren los: „Willkommen in Barbadoes, wie lange iſt es her, ſeitdem Sie hier waren! Damals waren Sie noch mitshipman. Was macht der und der — Sie kamen immer zuſammen hierher?“

„Sie kamen immer zuſammen hierher.“ Wenige Worte und liegt doch viel darin. Sie würden auch heute zuſammenkommen, wenn nicht tauſende von Meilen dazwiſchen lägen. In der Seekadettenzeit hatten ſie ſich in Freundſchaft zuſammengefunden, waren auf derſelben Wache geweſen und hatten auch ſpäter als gute Freunde zuſammengehalten. Jetzt ging der eine nach Oſt, der andere nach Weſt. Die Freundſchaft blieb dieſelbe und dauert auch ohne viel Briefſchreiben bis ans Ende — wie gewöhnlich in der Flotte. Wie ſchildert die „Freundſchaft“ Wotan in der Edda?

Als ich noch jung, da war einſam mein Gang,
und ich irrte mich oft in der Straße;
Nun acht ich mich reich, da den andern ich fand:
Der Mann iſt die Freude des Mannes.

Der Baum geht ein auf ödem Stein,
ihm wächſt nicht Blatt noch Borke;
So kommt's mit dem Manne, den keiner liebt:
Was ſoll er länger leben?

Wie der Brand sich entzündet am Brande und zehrt
die Glut von der Glut bis zum Ende,
So lernt vom Manne der Mann im Gespräch,
der blöde bliebe im Schweigen.

Doch brennt nur fünf Tage bei bösen Gesell'n
das helle Feuer der Freundschaft;
In Asche sank's eh' der sechste kam,
und alle Lieb' ist erloschen.

Ein Umweg führt zum falschen Freund,
und wohnt er gleich am Wege;
Ein Richtsteig führt zum rechten Freund,
und führ' er gleich in die Ferne.

(Die Edda, übersetzt von G. v. Wolzogen).

So klingt's aus uralter Zeit zu uns herüber, aus einer Zeit, da unsere Vorfahren noch „Christen ohne Bibel" waren. Der deutsche Baum trägt jetzt Früchte und Blüten in der Sonne des Christentums. Sein Stamm ist emporgewachsen und wird gehalten durch die tief in die Muttererde eindringenden Wurzeln. Und diese sind vertreten durch alles, was unsere Urahnen dachten — die Edda und die ganze Welt von Heldensagen und zarten Märchen. Sie haften fest im Herzen des Deutschen, er nimmt sie mit sich in die weite Welt. Wohin er auch gehen mag, diese Wurzeln seines deutschen Seelen- und Charakterlebens sind tief in ihn eingegraben — ist er doch selber nichts anderes als ein fleischgewordenes Stück deutscher Erde. Selbst wenn er unter Palmen wandelt!

Hier betritt der junge Seekadett zum ersten Male deren Heimat. Es ist das erste Stück wirklicher Tropenwelt, welches ihm hier entgegen lacht. Außer der Palme findet er reiche, üppige Pflanzennatur vor. Nur der wilde Urwald fehlt. Dazu ist Barbadoes eine zu lange schon der Kultur erschlossene Insel von hoher Fruchtbarkeit. Nur wenige kahle Plateaux sind vorhanden, sonst ist alles angebaut, und zahlreiche Negerdörfer und Hütten bedecken den Boden der Insel. Barbadoes hat eine Jahrhunderte alte Geschichte — auch manches schwarze Blatt darin. Es gab nicht nur schwarze Sklaven einst

mals hier. Cromwell sandte 1651 Tausende von in der Schlacht bei Worcester gefangenen Schotten als Arbeiter für die Plantagen hierher — d. h. als weiße Sklaven. Der stets aus guter Quelle schöpfende Kapitän Marryat schildert diese Zustände in seinem Buch Henry Morgan. Für unsere Zeit ist die Geschichte der westindischen Inseln eine sehr lehrreiche. Fast alle haben unter einer völlig verkehrten Kolonialpolitik von Seiten der Mutterländer gelitten. Unter der weißen Bevölkerung existiert der gute westindische Pflanzer älteren Schlags mit seiner Herzlichkeit und biederen Gastfreiheit nicht mehr. Der jetzige Pflanzerstand besteht aus ehemaligen Aufsehern, die sich auf Kosten ihrer Herren bereichert haben, aus kleineren Landbesitzern und kleineren Kapitalisten, welche sich mühsam emporarbeiten. Die Wandelungen in der Kolonialpolitik haben nach und nach eine neue Gesellschaft geschaffen. Erhalten hat sich nur das echt englische Gepräge. Als Rückgrat dient demselben das englische Militär. Das echt Englische erfährt auch dort die Gruppe von Seekadetten, welche heute am Sonntag ans Land geeilt sind. Es ist sehr still und einsam in der Stadt. Selbst der Neger ruht aus vom Nichtsthun, die Sonntagsruhe ist so recht nach seinem Geschmack. Was thun? Nach kurzer Beratung versucht man, ein Fuhrwerk zu einer Spazierfahrt zu mieten. Aber einig wird man nicht, und die Herren Seekadetten trennen sich schließlich. Ein Paar gehen an den Strand, um Muscheln zu suchen. Denselben fällt das gewünschte Fuhrwerk fast von selbst in die Hände. Inhaber desselben ist ein englischer Hauptmann. Er nimmt sich der beiden Kadetten freundlichst an, beide sprachen auch ganz gut englisch. Zuerst freilich geht die Fahrt nach der Kirche, ein wenig gegen die Wünsche der jungen Herren. War man doch schon am Vormittag an Bord zur Kirche anwesend gewesen. Unser Pastor an Bord ist dabei einer, der seinen Beruf versteht. Er ist weder Zelot noch Kopfhänger, und seine Predigten sind kurz. Man folgt ihnen deshalb mit aller Aufmerksamkeit bis zu Ende, und sie dringen ins Herz ein. „Doppelt reißt nicht", denken unsere Seekadetten und treten in das Gotteshaus ein. Nachher folgte eine angenehme Fahrt durch Stadt und Land, auch zu den großen Kasernen, wo englische Offiziere in der Messe liebens-

würdig die Wirte ſpielen. Abends bringt der Wagen die Seekadetten zu ihrem Boot — mit vielem Dank nehmen ſie Abſchied, bald tanzt das Boot auf den Wellen. „Die engliſche Predigt war doch ein wenig lang!“ bemerkt der eine Seekadett zum andern. „Sehr lang!“ „Haſt Du viel davon verſtanden?“ „Na, das gerade nicht — aber der Geſang gefiel mir erſt recht nicht, das Kirchenlied ſoll doch langſam, feierlich ertönen, hier aber wurde ſehr ſchnell geſungen.“ Nach einer Pauſe heißt es dann wieder: „Sie ſah aber doch ſehr niedlich aus!“ „Welche ſie?“ tönt es faſt ärgerlich zurück, „etwa die mit dem krauſen rötlichen Haar und dem zarten Teint?“ „die auch“, kommt es gedehnt zurück, „aber ich meinte die, mit dem langen Blondhaar!“ —

Ans Land kommen die Seekadetten noch ein oder zweimal — dem Lande nahe dafür deſto öfter. Es weht hier eine gleichmäßige, ſtarke Briſe. Das iſt eine günſtige Gelegenheit zum Bootsſegeln. Gewandt laufen die Seekadetten auf den Backſpieren heraus und bringen das Boot ans Fallreep. Dann werden auf Kommando die Maſten aufgerichtet, das Boot ſetzt ab und ſauſt dem Lande zu, von dem Lande wieder ablenkend und hinaushaltend. Unter Aufſicht eines Offiziers ſteuert ein Seekadett, beim Halſen und Wenden das Kommando führend.

„Anker iſt los!“ meldet der Offizier des Vordecks, und „langſam vorwärts!“ tönt durchs Sprachrohr das Kommando nach der Maſchine herunter. Die Schraube ſchlägt an, und der Bug des Schiffes wendet ſich vom Lande ab. Wenige Stunden ſpäter liegt das Schiff unter vollen Segeln in der karaibiſchen See. Die Mannſchaft ſteht zum Segelexerzieren an Deck angetreten. Tiefe Stille und erwartungsvoller Ernſt auf allen Geſichtern. Der Kommandant winkt einen Steuermannsmaaten heran, erteilt demſelben einen leiſen Befehl. Der Maat geht ruhig aufs Heck zu und macht dabei ein Geſicht, was ſo wie in mühſam unterdrückter Schadenfreude glänzt — ſo als ob er ſagen wollte: „Na, die Überraſchung wird gut werden!“ Achter angekommen, thut er ganz harmlos. Wie zufällig kommt er ans Geländer, da, wo eine der roten Rettungsbojen hängt. Jetzt ein ſchneller Griff, und die Boje fliegt ins Waſſer. „Boje

über Bord!“ erschallt vom Heck aus der Ruf. Sofort ergeht an die Leute am Steuerruder die Anweisung: „Luv an den Wind!“ Knarrend dreht sich das schwere Rad, und blitzschnell folgt Kommando auf Kommando. Im Nu sind die Untersegel aufgegeit. Wie von einer Tarantel gestochen, stürzt ein Teil der Seekadetten nach dem Kreuzwant und außerhalb desselben auf die Krähne, in welchen der Kutter, das Rettungsboot, hängt — handelt es sich doch hier um

Kutter klar!
Nach einer Photographie des Reichs-Marine-Amts

ein Exerzitium ernster Art: Das Klarmachen von Rettungsbooten in See für den Fall, daß einmal ein Mann über Bord fallen sollte. Eins der Kommandos, die soeben ergingen, hatte gelautet: „Die Seekadetten zweiten Kutter klar!“

„Kutter klar zum Fieren!“ wird gemeldet, „Braß back achter“ schallt es in demselben Moment; die Raaen am Groß- und Kreuzmast fliegen herum, der Wind fällt von vorne in die Segel derselben und wirkt hemmend auf die Fahrt des Schiffes — das Schiff steht

und: „Fiehr weg Kutter!“ heißt es. Das Boot iſt kaum zu Waſſer, da wird der Bug auch ſchon abgeſetzt, die Riemen klatſchen ins Waſſer, das Boot dreht nach dem Heck des Schiffes zu. Wo iſt die Boje? Der Bootsſteurer wendet ſeinen Blick fragend nach oben, nach dem Kreuzmars. Hurtig, wie ein Wieſel, iſt hier ein Steuermannsmaat aufgeentert. Er hat oben eine rote und eine grüne Winkflagge ergriffen. Mit der roten Flagge deutet er nach Lee, nach Backbord herüber; der Bootsſteurer iſt orientiert, das Boot ſauſt, von kräftigen Ruderſchlägen getrieben, in der angedeuteten Richtung ab; eine Viertelſtunde ſpäter wird das Boot mit der gefiſchten Rettungsboje wieder aufgehißt. Die Raaen werden vollgebraßt, und das Schiff nimmt ſeinen Kurs wieder auf — Kurs nach Martinique.

Nur eine Tagereiſe iſt es bis dahin. Wir haben kaum etwas zu verſäumen, wenn wir ein wenig Rundſchau halten. Wenn der Wind flau wird, dann hilft die Maſchine, und es brauchen nur die Feuer vorgeſchoben zu werden. Heute Abend kommen wir doch in St. Pierre an. Das Wetter iſt wunderſchön, das Waſſer dunkelblau, und die Hitze wird durch den friſchen Hauch des Paſſatwindes gemildert. Dort drüben tauchen bereits die Formen der Berge von der Inſel St. Lucia auf, in duftigem Blau ſchwimmend. Wir können auch rückwärts in dem Gebiet der Geſchichte einmal Rundſchau halten.

Das, was wir „Geſchichte“ nennen, könnten wir ebenſogut „Geſchichten“ titulieren. Aber beide Begriffe fließen hier ineinander, weil ſie uns von Kapitän Marryat erzählt werden. Daß wir denſelben oft und gern zitieren, darf niemand wundern. Was er ſchildert, giebt ein getreues Spiegelbild geſchichtlicher Ereigniſſe, vor allen Dingen der Zuſtände in der engliſchen Flotte zu verſchiedenen Zeiten. Dieſe Zuſtände ſind wohl in allen Marinen ähnlich geweſen. Die Menſchen, die wir vorgeführt erhalten, ſind lauter Typen. Der Boden, auf dem ſie ſich bewegten, war das Segelkriegsſchiff. Der alte Dreidecker, der Zweidecker und die große Segelfregatte ſind verſchwunden. Auch die kurze, kleine Fregatte, die ſogenannte „Eſelfregatte“, deren Schnelligkeit zur 50 Kanonenfregatte ſich wie die des Eſels zum Rennpferd verhielt, durchfurcht nicht mehr den Ozean — unſere alte Niobe

war wohl der letzte dienstfähige Vertreter dieser Klasse, Dampf und Eisen beherrschen jetzt die See. Die typischen Personen aber sind geblieben und schreiten auch heute noch über das eiserne Deck der Panzerschiffe und Kreuzer. Wie einstmals auf der Fregatte Aspasia (Königs Eigen) finden wir an Bord aller Schiffe, aller Nationen, auch den unsrigen den einen oder anderen Leutnant Bully oder Price, oder auch einen „kleinen Gallus“, einen Doktor Macallan, einen O'Brien und Peter Simpel, selbst sehr häufig einen Mitshipman Jerry mit dem furchtbaren Mundwerk wieder. Wer könnte sie alle herzählen? Aber hier in dem verlassenen Barbadoes ankerte die Aspasia damals. Wir nähern uns St. Pierre auf Martinique — hier kreuzte damals O'Brien mit seiner Brigg der „Schwirr-Schlange“. Wir suchen unwillkürlich nach dem Platz, wo der Kaper lag, den die Boote der Brigg hatten heraushauen wollen — da drüben liegen wohl die Klippen, auf welche Peter Simpel der tobende Orkan mit seinen armierten Booten schleuderte! Wir lassen die Blicke weiter schweifen und überlegen, wo die Strandbatterien gestanden haben mochten, welche den kühnen Angreifern so übel mitspielten. Tiefer dringt das Schulschiff in die Bucht ein, sollte nicht wohl auf jenem Hügel des Gouverneurs Haus gestanden haben, des ritterlichen Obersts O'Briens Heim? Jetzt klingt's uns auch in den Ohren, wie plärrender Negergesang:

„So, nun hab' ihn sicher der Teiffel in Klauen,
Den blutigen, blutigen Buccanieh!“ —

doch von der Kommandobrücke ertönt nun das Kommando: „Klar beim Backbord-Anker!“ und ruft uns in die Gegenwart, in die Wirklichkeit zurück. Und die Wirklichkeit zeigt sich unseren Augen schön genug! Im Grunde der Bucht drängen sich die Häusermassen der Stadt eng zusammen. Eine Anzahl von Dampf- und Segelschiffen liegt davor. Rechts, wo die Straße nach Fort de France führt, steigen steile Lehmfelsen gelbleuchtend in die Höhe. Üppige, grünende Vegetation blüht auf denselben — brandend spült das Meer an ihrem Fuß, und weißer Gischt zischt in eine Höhle hinein. Steil und bewaldet setzen sich von dort die Uferhöhen weiter fort. Mit prächtigem Baumwuchs bestandene Höhen erheben sich über die Stadt und dachen sich

allmählich nach links hin zum Strande ab. Dahinter tauchen hohe Bergketten drei-, — vierfach hintereinander auf, und rechts sowohl wie links von der Stadt schaut je ein sonderbar geformter Kegelberg in die Luft, als ob er sagen wollte: „Wir waren auch einmal vulkanisch.“ Da, wo das kräftige Grün des Waldes aufhört, schimmert es hellgrün und saftig herunter — Zuckerrohrfelder. Hier, dort und an vielen Punkten nicken die Kronen von Palmbäumen auf uns hernieder. Fürwahr, ein schönes Bild und ein großes dazu — wie klein erscheint dort das Vollschiff, welches längs der ferneren Küste unter vollen Segeln dem Hafen zustrebt!

Prachtvolle, köstliche Tropennatur, rein und unverfälscht, Orangenduft, Negergeruch und Odeur von Seetang und faulen Fischen empfängt den Seekadetten der neugierig hier ans Land steigt. Der Strand bei der Grotte ladet zum Baden ein, und bald sitzt man in der rollenden Brandung mitten drin. Danach geht es neu, gestärkt, auf Entdeckungen aus. Am Ende der Stadt liegt ein botanischer Garten. Eilen wir dorthin: Wie ein halb verwildeter Park nimmt er uns auf. Schattige Wege unter Palmen, dort ein Teich und in demselben auf kleiner, buschiger Insel eine Fächerpalme. Rauschend stürzt an anderer Stelle ein Wasserfall in die Tiefe; wir wollen rechts davon noch höher steigen; denn da oben rauscht und braust es auch noch als ob Wasser über Felsen stürme, aber ein kleiner, freundlicher Krauskopf mit schwarzen Augen und gelbbraunem Gesicht mahnt uns: „Il y a des serpents!“ also Vorsicht!

Leider ist diese paradiesische Insel stark von einer Schlangenplage heimgesucht, und zwar sind es besonders kleine Giftschlangen, welche die Zuckerrohrernte oft gefahrvoll machen.

Das Anlandkommen war den Beurlaubten heute leicht geworden. Desto schlechter war die Rückkehr. Der Passat hat auch seine Launen. Heute gefiel er sich darin, sich gehörig aufzuspielen, und er wühlte recht hochmütig gegen Abend in den Wogen herum. Diese fangen an emporzusteigen und zu schäumen — donnernd und tobend bricht sich die Brandung auf dem erzitternden Strand. Das schwere Boot mit den Beurlaubten bricht sich wacker Bahn durch die Flut. Es gelangt auch glücklich ans Fallreep. Aber nun be-

ginnt die Schwierigkeit. Bald fliegt es hoch in die Höhe bis fast zu ein Drittel Höhe der Treppe, bald liegt es tief unten. Es kann nur einzeln ausgestiegen werden, und immer ist es nur ein Moment, wenn das Boot oben ist, wo man mit raschem Sprung sich auf die Treppe schwingen muß. Es dauert eine geraume Zeit, bis das Boot entleert ist und eingesetzt werden kann.

In der Nacht beruhigt sich der Herr NO-Passat. Er hat einmal wieder den Herrn gezeigt, nun macht er wieder ein sanfteres Gesicht. Alles geht seinen gewöhnlichen Gang, und der Seekadett sitzt im Unterrichtsraum, diesmal in die Dienstkenntnis vertieft. Nach dem Landgang in die tropische Landschaft ein etwas trockener Stoff, scheinbar, in Wirklichkeit ein tüchtiger Wanderstab durch die weiten Felder des Dienstbetriebs. Auch ein recht notwendiger, denn das ganze Disziplinarverhältnis zwischen Vorgesetzten und Untergebenen wird durch die Dienstkenntnis klargelegt. Der ganze organisatorische Aufbau aller Behörden und Kommandos der Flotte und Armee, die Uniformen und Abzeichen, der Dienst an Bord mit seiner Rollenverteilung — alles tritt an den Seekadetten heran. Mit dem Moment, wo er Fähnrich wird, muß er als Vorgesetzter auftreten können. Dazu gehört, daß er sicher in der richtigen Grenze sich bewegen kann, sowohl nach oben wie nach unten hin. Ein gutes Studium von dem, was man unter Dienstkenntnis zusammenfaßt, lehrt ihn überall diese Grenzen finden. Dabei ist noch zu bemerken, daß die Beschäftigung mit diesem Gegenstand nie aufhören und stillstehen kann. Es kommen immer neue Bestimmungen und Verfügungen heraus, die der Offizier kennen muß. Die ganze Bestimmtheit seines Benehmens hängt zum großen Teile davon ab, daß er sich völlig klar ist über die Dienstvorschriften und daß er in Handhabung derselben sicher ist.

Doch der Tag ist lang. Dienstkenntnis allein würde ihn lange nicht auszufüllen vermögen. Ein Blick in den Stundenplan zeigt, daß an diesem Nachmittage allein noch Seemannschaft und Physik herankommen. In der Seemannschaft haben unsere Kadetten sich in letzter Zeit mit der Einrichtung des Ankergeschirrs an Bord genauer befaßt. Über das Klarmachen zum Ankerlichten oder Ankern, über

das Ankerlichten selbst, über Ketten und Anker wissen sie bereits Bescheid. Wenn alles beim Manöver seinen gewohnten Gang geht, ist auch viel Kopfzerbrechen nicht nötig. Aber es geht nicht immer nach Vorschrift; es treten öfters Zufälligkeiten und Hindernisse ein. Dann heißt es schnell denken und handeln, wenn nicht ein großer Zeitverlust entstehen soll. Diese Schnelligkeit lehrt allein die Praxis. Nur um den Seekadetten Gelegenheit zu geben, etwas zu lernen, haben Buganker und Kette, die vor St. Pierre im Grunde ruhen, eine stille Verschwörung angezettelt: Der Anker hat sich nicht ganz flach mit seinem Stock auf den Grund gelegt, derselbe war dazu nicht eben genug. Das eine Ende des Stockes steht ein wenig nach schräg oben. Da fast Windstille eingetreten ist, so hängt die Ankerkette in großer Bucht und lose herunter. Jetzt kommt noch ein wenig Strom dazu, und das Schiff treibt über den Anker weg; die lose Kette wird noch loser, dicht beim Stock liegt sie schon mit einigen Gliedern auf dem Grunde. Wie schade für die wißbegierigen Seekadetten, daß er mit dem nach oben ragenden Pflug das bißchen Kettenbucht nicht packen kann. Das wäre doch einmal eine Abwechslung — „ich käme, das Unterste zu oberst wieder über Wasser, aber es geht nicht, es ist zu weit, aber halt, hier mit dem Stock kann ich was machen — so, nun ist die Kette gefaßt, nun wickele dich nur tüchtig herum, vielleicht bringen wir einen „ganzen Törn" zusammen!" „Ob's auch genug ist?" klirrt's in der Kette. „Es ist wenig, aber mit Liebe, hab' auch sonst noch was in Petto. In Arrest schicken kann uns der Alte nicht — uns kann überhaupt keiner!" — —

Am Gangspill geht es heute beim Ankerlichten — das Schiff will einigen anderen Inseln kurze Besuche abstatten — recht flott zu. Viel Brise weht nicht, und die lockere Kette kommt rasch und leicht aus der Wassertiefe heraufgestiegen. „Das Spill zu drehen, ist fast gar keine Arbeit heute" — meint der Offizier des Vordecks. Vom Klüverbaum her tönt's dabei wie leises, höhnisches Kichern. Ein Schatten huscht von dort schnell unters Bugspriet, so etwas mit spitzem Hut und Fischkopf darunter, klein von Gestalt und mit langen Reitstiefeln: Klabautermann. Schadenfroh reibt er sich die Hände: „Werdet schon sehen, wie leicht es geht!"

„Auf und nieder!“ meldet der Offizier von der Back. (Die Kette zeigt ſenkrecht.) Am Spill giebt es plötzlich einen Ruck — das Spill dreht ſich nicht mehr. Mit aller Macht ſtemmen die Matroſen ſich mit der Bruſt gegen die Spillſpaken, ſie ſchieben und drücken, daß ſich die Spaken biegen. Aber es iſt vorläufig vergebliche Mühe. Wieder und wieder ſetzt die Mannſchaft an, nun endlich kommt etwas mehr Kette wieder ein, aber ſchwer, ſehr ſchwer iſt die Laſt, die da unten hängt. Nun ſcheint der Anker aus dem Grunde zu brechen — aber es hängt da etwas an der Kette, was mindeſtens doppelt ſo ſchwer iſt wie ſonſt. Erwartungsvoll ſchaut alles vorne ins Waſſer, wo der Anker erſcheinen muß. Das Waſſer färbt ſich rotgelb und ſchmutzig, eine ganze Schlammwolke geht in die Höhe. Jetzt erſcheint der obere Teil mit dem Stock über Waſſer und: „Anker iſt auf, unklar Anker, Törn um den Stock!“ lautet die Meldung. Noch ein wenig höher wird der Anker aufgewunden. „Was zum Teufel kommt denn da noch mit herauf?“ Zwiſchen Schaft und Ankerpflug liegt eine breite, dicke Maſſe, wie eine große Tafel ausſehend. Sie ſchwankt ein wenig hin und her, Schlamm und Waſſer fließen davon ab, und es präſentiert ſich ein mächtiger Stein. Unten hatte der Anker dahinter gefaßt, jetzt zeigt er ihn der erſtaunten Oberwelt als Grundpröbchen. Es koſtet einige Mühe, dasſelbe zu entfernen, endlich gelingt es, ſeiner loszuwerden; die Kette wird dann noch klariert, und endlich liegt das Ungetüm von Anker friedlich auf ſeinem Lager — er hat etwas gethan, um die Seekadetten zu belehren, denn dafür ſind wir Schulſchiff.

Guadeloup, Antigua, Trinidad und Dominique.

Der Kurs des Schiffes iſt auf Guadeloup gerichtet. Zuerſt im Schutze des Landes iſt die Briſe flau, je weiter das Schiff von Land abkommt, deſto friſcher und kräftiger bläſt der Paſſat. Zeitweilig werden Bram- und Oberbramſegel geborgen. Dann werden auch noch die Marsſegel gereeft, und mit dem Ruhigerwerden des Wetters wieder Segel geſetzt. Recht Kurs auf das nächſte Ziel, auf die Stadt Baſſeterre kann nicht gelegen werden. Sobald die

hohen Berge von Guadeloup in Sicht kommen und bei der Annäherung größer und mächtiger aus den Wogen emporsteigen, muß die Fregatte kreuzen. Das ist abermals eine gute Gelegenheit zum Lernen für den jungen Kadetten.

In Basseterre hält das Schiff sich nur wenige Stunden auf, dann sehen wir es wieder auf See, der Insel Antigua zustrebend. Hier wird British habour angesteuert, und in einem kleinen, fast kreisrunden Becken fällt der Anker. Ein altes Hafenfort liegt so nahe bei, daß man mit einem Stein hineinwerfen zu können glaubt. Eine Stadt existiert nicht. Die Engländer haben zur Zeit der furchtbaren Kämpfe zwischen den englischen, spanischen und französischen Flotten während der französischen Revolution große Festungswerke hier gebaut und sogar eine Werft mit Docks angelegt. Jetzt ist alles verfallen und verlassen. Die Natur ist auch hier das Schönste. Hoch oben auf einem Bergrücken zeigen sich ebenfalls Festungsanlagen. Man steigt der Aussicht halber gern herauf, vorher ein Negerdorf passierend und sich an dem harmlosen Treiben des Völkchens ergötzend. Die Aussicht ist ungemein lohnend. Die Einsicht ungemein erheiternd, nämlich die Einsicht in die riesigen Festungswerke. Man wird unwillkürlich an Wiesbaden erinnert, denn wir sehen hier ebenfalls in ein „Pensionapolis“ herein. Es sind auch eine Masse von „Militärs in Ruhestand“ hier vorhanden. Sie wandern aber nicht mit der Rangliste unter dem Arme einher, sie stehen alle still rostend auf 2—4 Rädern an ihren Plätzen: lauter alte, glatte Kanonen. Einst grimmig drohend, heute altes Eisen. O quae mutatio rerum!

Die Seekadetten, welche die alte Bergfeste erstiegen hatten, fuhren müde und hungrig an Bord zurück. Beim Anbordkommen erfahren sie gleich, daß etwas passiert ist. In der Messe liegt einer in der Hangematte. Eine Anzahl Kameraden stehen um ihn herum. Bedauern und Lachen kämpft in ihren Gesichtern. Der in der Hangematte ist ganz still — sonst führt er das große Wort. Da er blasse Gesichtsfarbe und ganz hellblonde, fast weiß aussehende Haare hat und, von der Ferne gesehen, dadurch etwas Greisenhaftes bekam, so hieß er allgemein in der Messe nur „der alte Mann“. Ihm ist es heute schlecht ergangen. An Land hat er einen Strauch

Schwimmdock der Germania-Werft in Kiel.

mit kleinen Birnen vorgefunden und in eine der Früchte gebissen. Aber was in den Mund kam, flog sofort wieder heraus, und der Gaumen schwoll an. Einige andere hatten beim Baden mit Zweigen des Strauches gespielt und wohl die wilden Männer im preußischen Wappen darzustellen versucht. Sie trugen überall Brandblasen davon. Es ist nicht gefährlich und geht in ein paar Tagen vorüber. Der Strauch war ein giftiger Manzanilla-Busch gewesen. Also keine Gefahr zwar, aber sprechen konnte der „alte Mann" vorläufig nicht. Einer der angekommenen Seekadetten tritt an die Hangematte heran. Zuerst tiefes Bedauern, dann die Worte: „Na alter Mann, nun steht das große Mundwerk ja endlich einmal still!" Homerisches Gelächter, und ein wütender Blick vom „alten Mann!"

In dem kleinen Hafen liegt es sich recht angenehm. Klares, ruhiges Wasser, nur geringer Seegang. Er ist für manche Exerzitien wie geschaffen. Diesmal sind es wieder Anker und Ketten, mit welchen sich die Seekadetten beschäftigen müssen. Das Ausfahren von Ankern wird geübt. Der Anker wird dabei am Heck des Bootes aufgehängt, so daß er mit dem Boot an eine beliebige Stelle hingebracht und dort fallen gelassen werden kann. Die am Anker befestigte Kette soll dann von dem Schiff aus mit samt dem Anker wieder gelichtet werden. Es ist dies eine Art von Manöver, das viel Umsicht und ausdauernde Kraftanstrengung fordert. Auch für das viel leichtere Ausfahren von Trossen oder Kabeln bietet sich hier günstige Gelegenheit.

Einige Tage nur bleibt das Schulschiff zu Anker, dann befindet es sich wieder in See, diesmal nach Süden steuernd. Port of Spain auf der Insel Trinidad ist das Ziel, und eine flotte Brise bringt das Schiff in etwa 5 Tagen in den Golf von Paria. Einer von diesen Tagen ist ein Freitag, der Tag, der in unserer Flotte stets dazu benutzt wird, gefechtsmäßige Exerzitien vorzunehmen. Da wirbelt dann morgens die Trommel und ruft die Besatzung sowohl, wie unsere Seekadetten auf ihre Gefechtsstationen. Die Seitengewehre und Büchsen werden geholt und bei den Geschützen so hingelegt, daß sie mit raschem Griff erreichbar sind. Die Geschützpforten fliegen auf, die Mundpfropfen heraus, und das Geschütz wird geladen.

Freilich nicht ſcharf, es wird nur das Laden wie beim Exerzieren markiert. Aber hier handelt es ſich auch nur darum, Jedem in das Gedächtnis zu prägen, was er im Ernſtfalle zu thun hat. „Klar Schiff“ (zum Gefecht bereit machen) heißt das Exerzitium. Man unterſcheidet hierbei: „Klar Schiff zur Übung“. Das Signal dazu wird nur mit der Trommel gegeben. Außerdem „Klar Schiff“ zu ernſtem Gefecht, oder zum Schießen mit ſcharfer Munition oder auch Scheibenmunition. Das Signal hierzu wird mit Trommel und Horn gegeben. Sowie das Horn ertönt, werden die Kanonen ohne weiteres ſcharf geladen.

Krupp'ſche 13 cm Schnellladekanone.
Nach einer Photographie des Reichs-Marine-Amts.

Sobald das Schiff gefechtsbereit iſt, wird es von dem Kommandanten inſpiziert. Dann folgen Geſchützexerzitien, welchen meiſtens eine Gefechtsidee zu Grunde liegt. Während die eine Seite der Geſchütze z. B. im Feuern begriffen iſt und alſo angenommen wird, daß ein feindliches Schiff an dieſer Seite paſſiert, wird ihr Feuer womöglich noch verſtärkt durch Zuhülfenahme der Gewehre der anderen nicht feuernden Batterieſeite. Die Mannſchaften derſelben werden durch Trompetenſignal als Enterdiviſion gerufen und laſſen einen Hagel von Gewehrkugeln auf den nahe paſſierend gedachten Feind herüberpraſſeln. Dazwiſchen wird angenommen, daß an

irgend einer Stelle Brand entstanden ist. Handelt es sich hierbei um großes Feuer, so wird die ganze Besatzung auf die Feuerlärmstation gerufen. Hierzu giebt die Schiffsglocke das Signal, so, daß gleich zu wissen gegeben wird, ob der Brand vorne, hinten oder in der Mitte des Schiffes ist. Bei kleinem Feuer erscheint nur die Feuerbrigade an der Brandstelle und löscht mit Hülfe der zunächst befindlichen Geschützmannschaften.

Bei der furchtbaren Brandwirkung der modernen Geschosse sucht man das Entstehen von großem Feuer heutzutage unmöglich zu machen. Man vermeidet es, so weit dies nur irgend möglich ist, Holzwerk im Schiff zu verwenden. Die letzten Kriegserfahrungen haben reichlich Belehrung gegeben über die Gefährlichkeit desselben.

Kehren wir zu unserem „Klar Schiff“ zurück. Es wird angenommen, daß der Feind, vielleicht durch einen glücklichen Torpedoschuß, zum Sinken gebracht ist. Dann heißt es zum Schluß: „Alle Boote klar“, um der Mannschaft des sinkenden Schiffes zu Hülfe zu kommen.

Nach kurzem, aber scharfem Exerzitium heißt es zuletzt: „Abschlagen“. Der Tambour rührt abermals die Trommel. Ein paar kurze Schläge bedeuten „Aufhören mit klar Schiff“ oder „Abschlagen“. In kürzester Zeit sind die Kanonen wieder „fest“ gemacht.

Der Aufenthalt in Trinidad hat nur wenige Tage gedauert. Es soll jetzt ein längerer Aufenthalt im Hafen folgen, und zwar ist die Prinz Ruperts-Bai auf der Insel Dominique hierzu ausersehen. Dorthin eilt jetzt unser Schulschiff. Mit vergrößertem Eifer werden die Vorübungen zur großen Schießübung mit Geschützen zu Ende gebracht. Dazu gehören besonders die Übungen mit einem sogenannten Abkommelauf, einem Gewehrlauf, welcher wie ein Geschütz gerichtet und abgefeuert wird. Für diesen Abkommelauf wird eine kleine Scheibe nachgeschleppt. Auch die Übungen im Gewehrschießen werden nicht vernachlässigt. Die verlangten Bedingungen werden teils in der Bordschießübung, teils an Land erfüllt, wenn sich Gelegenheit hierzu bietet.

Wenige Tage in See — dann steuert das Schiff in die flache, weite Bucht der Ruperts-Bai ein. Der Anker fällt. Da es fast

ein ganzer Monat ist, welcher hier zugebracht werden soll, so mag einer von den Seekadetten selbst wiederum das Wort ergreifen und die Örtlichkeit schildern:

„Am Mittwochnachmittag betraten wir Seekadetten infolge unseres Urlaubes zum ersten Male das Land.

Die Insel Dominique ist ein äußerst fruchtbares Ländchen, welches an den Stellen, wo es bebaut ist, eine reiche Ernte von Zuckerrohr bringt, an den unbebauten Stellen aber einen prächtigen, dicken Wald zeigt, der nur erst wenig von dem Ursprünglichen des Urwaldes verloren hat. Die Hauptstadt der Insel hat einige Tausend Bewohner und heißt Roseau. Sie besitzt eine Menge von Zuckermühlen und ist bedeutend größer als Portsmouth an der Ruperts-Bai, da sie der Sitz des Bischofs und der Justizbehörde ist. Roseau besitzt aber nur eine offene Reede, weshalb wir es vorziehen, in der geschützten und sicheren Ruperts-Bai zu liegen. Letztere ist nämlich ein vollkommen abgeschlossenes Becken, welches auf der Seeseite, nach Westen hin, offen ist, dagegen nach Norden und Süden durch zahlreiche Bluffs, nach Osten hin durch die Gebirge der Insel geschützt ist. Nach Norden hin setzt namentlich der Ruperts-Bluff einen breiten Damm allen Nordwinden entgegen. Dieser Ruperts-Bluff besteht aus zwei mächtigen Felsmassen, die weit ins Meer hineinragen und nur durch einen schmalen Damm mit dem Lande verbunden sind. In dem Thale, welches die beiden Felsen, die übrigens dicht mit Wald bedeckt sind, bilden, liegt ein verfallenes, durch ein Erdbeben zerstörtes Fort, das, meisterhaft angelegt, den ganzen Hafen beherrscht. Da die Engländer jedoch wenig Wert auf ihre meisten westindischen Inseln legen, so sind auch diese Festungswerke nicht wieder aufgebaut worden, sondern auf den verfallenen Mauern, am Strande und im Gebüsch, liegen die rostenden Geschütze reihenweise, während in einer zerfallenen Kasematte noch Hunderte von ungefüllten Granaten, Büchsen- und Traubenkartätschen liegen. Dem Rupertsbluff gegenüber springt das Land weit in die See vor und umschließt in einem weiten Bogen die Bucht. Auch hier trägt das Land die Spuren von einem Erdbeben, indem ein gewaltiger, malerisch zerklüfteter Felsabhang sich senkrecht ins Meer stürzt. Doch

auch hier wird das großartige durch das lichte Grün des saftigen Waldes mit seinen Bananen- und Palmenbäumen gemildert. Im Innern der Bai liegt das kleine Städtchen Portsmouth, welches nur von Negern und zwei weißen Pflanzern bewohnt wird. Ueber der Stadt erheben sich mächtige bewaldete Berge. Einen derselben bestieg ich, indem ich mir im Bett eines Gebirgsbachs einen mühsamen Weg durch das Dickicht bahnte. Der Wald war hier wundervoll, und wenn ich einzelne lichte Stellen erreichte, so staunte ich über den schlanken Wuchs der Palmen und Brotfruchtbäume, die aus einem tiefen Blättergrün sich stolz erhoben und ihre früchtereichen Kronen in der lauen, golddurchwirkten Abendluft wiegten. Oben auf der Spitze des Berges langte ich bei einigen Negerhütten an und hatte nur einen weiten Blick auf die Bucht zu meinen Füßen und das blaue schöne Meer, welches sich dunkel gegen die helle Luft abhob. Im Innern der Bucht lag stolz und schön unser Schiff von Booten aller Art umschwärmt, denn heute waren eine Menge von Negern an Bord gekommen, um sich das Schiff anzusehen. Kriegsschiffe kommen überhaupt öfters her, weil der geschützte Ankerplatz und die schöne Bucht sehr gut zum Abhalten von Schiffsexerzitien aller Art ist. Was unsere Absichten in dieser Richtung hin anbetrifft, so machen wir uns gleich daran, auf Ruperts-Bluff Schießstände zu bauen. Einmal segelten wir auch nach Roseau, doch blieben wir dort nicht lange, sondern gingen bald nach unserer Bucht zurück und begannen das Gewehrschießen. Die Scheiben für das Geschützschießen sind auch in Arbeit, sobald wir mit allen diesen Übungen durch sind, soll es nach St. Thomas gehen."

Die Büchsen knallen also lustig drauf los. Morgens früh fahren die Boote mit den Seekadetten an Land. Zum Mittagessen kommt man an Bord zurück und nachmittags geht es wieder auf den Schießplatz. Unser Erzähler sagt weiter:

„Von den Schönheiten der Umgegend und der üppigen Naturfülle, von den Wäldern und Bergen habe ich bereits in meinem letzten Briefe geschrieben; nur vergaß ich dabei zu erwähnen, daß die Insel 360 Bäche und kleine Flüsse besitzt. Man kann hieraus entnehmen, wie reich und blühend das Land durch die Kultur sein

könnte, wenn es nicht so ganz aufgegeben und vernachläſſigt wäre. Unſere Schießübung bildete eine angenehme Abwechſelung in dem bisherigen Leben „nach Routine“. Der Schießſtand lag in der Nähe des verlaſſenen Forts, welches durch die wilde, wuchernde und ewig neuſchaffende Natur in einen äußerſt romantiſchen Fleck Erde verwandelt worden war. Üppige Schlinggewächſe hatten ſich in den geborſtenen Mauern eingeniſtet und umſchlangen mit ihren grünen Ranken in tauſendfachen Schlingungen und Windungen die Geſchütze, die bis über die Schildzapfenlager mit ihren eiſernen Rahmlaffeten in einem grünen Kräutermeer, finſter und trotzig nach der Reede hinſtarrten.

Da wir in verſchiedenen Abteilungen ſchoſſen, ſo hatten einzelne davon oft Stunden lang freie Zeit, und dieſe benutzte ich, um die Gegend zu betrachten. Zuerſt ſtieg ich auf den der See zu gelegenen Bergvorſprung. Mühſam wand ich mich durch das dichte Gebüſch, welches mit ſeinen blattreichen Armen überall den Weg verſperrte oder an anderen Stellen rauhen Felſen Platz machte, die ich nur mit Mühe überklettern konnte. Endlich nach einem anſtrengenden Durchbrechen von allen dieſen Hinderniſſen, die unſere Mutter Natur mir überall entgegengeſetzt hatte, langte ich oben an. War ich vorher über Mutter Natur etwas ungehalten geweſen, ſo dankte ich ihr nun aus voller Seele und bereute ich meinen zuerſt gehegten Verdruß; denn vor mir prangte an einem niederen Baume eine herrliche Brotfrucht, die mich mit „ſüßer Koſt und friſchem Schaum“ nach meiner Wanderung erquickte. Und nicht allein die Brotfrucht war es, die mich erfreute, es wurde mir auch ein Anblick zu Teil, wie ich ihn lange nicht gehabt, wie ihn nur die Tropenwelt liefern kann. Zu meinen Füßen ſtürzten ſich die Felſen, von jenem Erdbeben losgeriſſen, wirr und in unzugänglicher Wildheit in die brandende See. Zwiſchen den Spalten und Klüften des Geſteins hatten Bäume und Sträucher Wurzel gefaßt und hoben ihre Gipfel kühn und ſtolz in die Lüfte und thronten frei und groß auf der Zerſtörung, aus der ſie aufwachſend entſtanden waren. Darüber hinaus aber flog der Blick zu dem Meere, das mir in ſeiner erhabenen Ruhe ſeinen weiten, nur leiſe bewegten Spiegel zeigte, der

sich groß und gewaltig zu meinen Füßen ausdehnte. Da lag die See wie ein aufgeschlagenes Buch, wie ein Evangelium predigend vor mir. Aber es war nicht die Stimme des Kanzelredners, die dröhnend vom Steingewölbe niederhallend an das Ohr schlägt; leise rauschend, lispelnd und murmelnd, wie aus weiter Ferne, aus Urschöpfungszeit her tönend, klangen die Laute — tief ins Herz eindringend; denn — Gott selber predigte!

An einem anderen Nachmittag bestieg ich, nachdem ich mich herausgeschossen hatte, die zweite Höhe von Ruperts-Bluff. War der Weg zur Spitze des ersten Berges schon sehr beschwerlich gewesen, so übertraf dieser ihn noch weit. Hier stand nämlich ein dichtes verdorrtes Unterholz, durch das ich mir mit Gewalt einen Weg bahnen mußte. Der schmale Rücken dieser Höhe ist mit einer ununterbrochenen offenen Batterie gekrönt, welche jedoch ebenso verwildert und mit hohen Bäumen überdacht, oder von Gesträuch überwachsen ist. Eine Menge von Granaten und 16—18 zölligen Bomben liegen hier überall in Haufen auf der Erde, daneben stehen lange 24—36 Pfünder auf verrosteten Lafetten, während umgestürzte Mörser die weitere Staffage zu dieser englischen Befestigungsart lieferten. Von einem Rondel aus, welches am meisten nach Norden zu liegt, hat man eine sehr schöne Aussicht auf die Nordhuck der Insel. Ein alter Vierundzwanzig-Pfünder steht hier. Um ihn herum und aus seiner Mündung heraus summt und schwärmt es seltsam: ein Bienenschwarm hat sich in dem Rohr niedergelassen! Na, Bertha von Suttner, das wäre so etwas für dich!

Weniger dein friedenpredigendes Herz würde es erfreuen, wenn du nun mit uns an Bord kämst, um dir die Schießübung mit Geschützen anzusehen. Der Schornstein qualmt, und der Anker wird aufgewunden. Das Schiff setzt sich in Bewegung und steuert heraus vor den Hafen. Die Scheibe wird an passender Stelle verankert, und der Tanz darum kann beginnen. Derselbe ist nunmehr gehörig vorbereitet, auch durch alle vorangegangenen Vorübungen mit dem Abkommelauf, sowie durch Schießübungen mit 3,7 cm Abkommekanonen. Eine bestimmte Anzahl von scharfen Schüssen sind für jeden Seekadetten bei letzterer Übung vorgesehen. Das letzte ist die

Schießübung mit kalibermäßiger Munition. Jeder Seekadett hat hierbei 1 Schuß aus 8,8 cm Schnellladekanone und 2 Schuß aus 15 cm Geschütz abzugeben. Im großen und ganzen verläuft eine solche Schießübung so, daß sie ein völliges Gefechtsbild abgiebt. Diesmal sind es auch Trommel und Horn, welche auf die Gefechtsstation rufen. Die Scheibe stellt das feindliche Schiff dar, und aus weiter Entfernung wird darauf losgesteuert. Das Buggeschütz eröffnet auf etwa 2000 m die Schlacht. Donnernd entladet sich der erste

Krupp'sche 8,8 cm Schnellladekanone.
Nach einer Photographie des Reichs-Marine-Amts.

Schuß und hoch auf spritzt das Wasser bei der Scheibe, mit dumpfem Knall berstet das einschlagende Geschoß. Die Schraube wühlt im Wasser, das Bugwasser rauscht, und näher kommen wir an die Scheibe heran. Nun ist sie auf 600 m voraus in den Brennpunkt der konzentrisch eingestellten Kanonen der einen Breitseite angelangt. „Batterie fertig, Feuer!“ Alle Kanonen der Seite entladen sich, und ein Hagel von Eisen, ein Regen von Sprengstücken schwirren um die getroffene Scheibe — große Lücken entstehen in dem Kunstwerk

der Zimmerleute. Dann heißt es noch „Geſchützweiſe feuern!“ So ſchnell wie möglich ſucht jeder Geſchützkommandeur noch einen Schuß aus dem Rohre zu bekommen, während das Schiff an der Scheibe vorbeifliegt. Dazu ziſcht aus den Schnelllade- und den Revolverkanonen, aus Maſchinengewehren und aus den Büchſen der betr. Diviſion Kugel auf Kugel in ununterbrochener Folge nach der Scheibe herüber — Splitter und Balken fliegen. Dann dreht das Schiff, das Spiel beginnt von neuem, und diesmal kommt die andere Breitſeite heran, wiederum ſpricht das Buggeſchütz das erſte Wort.

Der letzte Schuß iſt endlich heraus. Aber die Scheibe iſt noch immer der Feind, dem zugeſetzt werden muß. Die Scheibe ſoll zum Schluß den Reſt dadurch erhalten, daß ſie gerammt wird. Der breite Vorſteven des Schiffes dreht darauf zu, und es iſt gut geſteuert worden. Mitten in die zertrümmerte Scheibe hinein fährt er — Balken und Latten fliegen auseinander. Nach „geſchlagener Schlacht“ kehrt das Schiff wieder auf ſeinen Ankerplatz zurück. Noch einige Tage will es hier weilen, dann ſoll die Reiſe weitergehen.

Warme helle Tropenſonne leuchtet auf Land und Waſſer hernieder. Buſch und Bäume prangen im friſcheſten Grün. Aber heute hat es nichts Verlockendes für das Auge, manch Menſchenkind ſähe viel lieber in eine Winterlandſchaft heraus: Die Bäume bereift und unter den Füßen der Schnee kniſternd, grauer Himmel und langſam herabſinkende Nacht. Auf der Straße wird es ſtill und einſam, nur hier und dort huſcht noch eine eilende Geſtalt darüber — meiſt Pakete tragend. Leiſe rieſelnd, beginnt der Schnee zu fallen. Breiter Lichtglanz fällt aus den Fenſtern, und dem Portal der Kirche. Innen ſummt in tiefen Tönen die Orgel, die Stimmen der Andächtigen verſchmelzen ſich damit — harmoniſche Tonwellen fluten in die Winternacht hinaus. Es iſt eine alte, bekannte Melodie. Winternacht und Eis, um Menſchenherzen gelagert, ſchmelzen wie im Scheine warmer Frühjahrsſonne vor ihr dahin. Lichter funkeln auch auf in den Häuſern, und der friſche Harzgeruch der Tannenbäume ſtrömt durch die Zimmer. „Ob ſie an Bord wohl auch einen Weihnachtsbaum haben?“ In vielen, vielen Häuſern unſeres Vaterlandes wird

heute dieſe Frage laut, und tauſend herzliche Grüße und Segenswünſche ſteigen gen Himmel empor. Über den Wolken aber ſchwebt der Weihnachtsengel, ſammelt ſie ein und zieht raſchen Flugs dahin — überall auf der weiten Gotteswelt Halt machend, herniederſteigend, da, wo Maſten deutſcher Schiffe aufragen — „o du fröhliche, o du ſelige, gnadenbringende Weihnachtszeit!“ ſchallt es ihm entgegen. Weit geöffnet ſind die Pforten in der Batterie, ſtrahlender Lichterglanz quillt daraus hervor, und in den Wellen der Bucht ſpiegeln ſie ſich flimmernd wieder. Die ganze Batterie iſt mit friſchem Grün geſchmückt. Die Tiſche der Mannſchaft erglänzen in bunten Papier-Guirlanden, Lichtern und Transparenten. Statt der Tannenbäume ſieht man vielfach kleine Holzpyramiden aufgebaut, grün geſtrichen und geſchmückt. Bis in die unterſten Räume des Schiffes ſetzt ſich der Schmuck fort, der Heizraum iſt zu einem wahren Salon umgewandelt. Aber auf Deck, unter dem Sonnenſegel da hinten, haben Offiziere und Seekadetten ſich um den Weihnachtstiſch verſammelt. Das Loos entſcheidet hier über den glücklichen Beſitz der Weihnachtsgaben. Auch von der Heimat aus mitgegebene Weihnachtskiſten tauchen plötzlich aus ihrer wohlgewahrten Verborgenheit auf. Viel tauſend Grüße an die Heimat „nimmt der Weihnachtsengel auf ſeiner Heimfahrt“ wieder mit — ſtille Nacht, heilige Nacht! —

St. Thomas, Portorico und Havanna.

„Das Segel tropft, es wogt das Meer,
Der Wind, der luſt'ge Gaſt,
Brauſt an und ſtürmt ins Takelwerk
Und beugt den ſchlanken Maſt.“ —

Vorne am Bug aber bricht ſich die Woge mit lautem Schall, und unter vollen Segeln ſtürmt das Schiff dahin. Weit hinter ihm liegen die hohen Berge von Dominique, vor ihm taucht eine andere Inſel auf, und mit rauſchender Fahrt ſauſt das Schiff darauf zu; Scharen fliegender Fiſche fliehen entſetzt vor dem Ungeſtüm des dahineilenden Schiffsungetüms. In kurzer Zeit iſt die Strecke von Dominique bis hierher durchmeſſen, der Paſſat hat friſch und kräftig geblaſen, und drüben weht bereits der Danebrog auf dem alten

Fort deutlich erkennbar. In dem Hafen aber, in welchen wir jetzt einsteuern, wehen auch noch eine Menge anderer Flaggen von den Gaffeln der hier zu Anker liegenden Schiffe. Wohl 20 mal zählen wir unsere schwarz-weiß-rote deutsche Flagge. Ein Anblick, der die Herzen hoch und freudig schlagen läßt. Der Hafen von Charlotte-Amalia zeigt viel Leben und hat sich nach und nach gegen früher etwas gehoben. Namentlich ist auch ein gewisser Dampferverkehr seit einigen Jahren eingeleitet worden. Nach mancherlei Schicksalen hebt sich neuerdings die Insel wieder. Für uns ist sie dadurch interessant, daß von 1685—1715 die aus deutschen und holländischen Kaufleuten bestehende Brandenburger Kompagnie hier einen lebhaften Handel trieb. Die Insel besitzt etwa 500 Meter hohe Berge, die mit niederem, saftig grünem Unterholz bewachsen sind. Leider hat man in früherer Zeit wahnsinnig gegen den Baumwuchs gewütet, sodaß infolgedessen die zahlreichen Wasseradern austrockneten. Die Stadt selbst zieht sich auf drei Hügeln herauf, deren Spitzen mit Türmen, Villen und sonstigen Gebäuden bedeckt sind. Das Ganze macht einen freundlichen Eindruck. Ein altes Fort lagert sich breit unten am Wasser vor die Stadt und läßt seine roten Mauern und Türme hell aus seiner Umgebung hervorleuchten. Darüber weht — wie oben schon gesagt — unser alter Freund, der Danebrog, dem wir den schuldigen Respekt mit 21 Kanonenschüssen herüberdonnern. Seiner Zeit zeigte die Umgebung des Hafens noch viele Spuren der letzten Orkan-Katastrophe. Schiffstrümmer lagen allenthalben aufs Ufer geschleudert, Wracks ragten an vielen Stellen aus dem Wasser hervor, ein großer Dampfer lag schief auf der Seite mit gebrochenen Masten, halb unter Wasser versenkt, — ein trauriges Bild! Ein großes eisernes Schwimmdock lag fast ganz unter Wasser verschwunden daneben. Noch wilder sah es in dem durch eine Halbinsel von dem Hafen getrennten Quarantänehafen aus. Hier lagen die Wracks in ganzen Haufen zusammen.

Zum Spaziergang, zum Herumschweifen bietet sich unseren Seekadetten auch hier ein weites Feld. Die Stadt ist sehr weitläufig gebaut, die Häuser sind bequem angelegt und schauen freundlich aus mit ihren roten Dächern, weißen Wänden und grünen

Jalousien. Die Bevölkerung besteht zum großen Teil aus Negern, einigen deutschen Kaufleuten und einer kleinen dänischen Garnison.

Da der Hafen geschützt ist, auch das Wetter ruhig, so können wir hier eine Übung vornehmen, deren noch nicht gedacht ist: Boots- und Landungsmanöver. Die Geschichte unserer Kolonial-Erwerbungen belehrt bereits hierüber, zeigt den Zweck, zu welchem die „Boote armiert werden". Es handet sich meistens um kleine Straferpeditionen ins Innere, weiter ab von dem Ankerplatz des Schiffes. Es kann auch vorkommen, daß die Besatzungen der Boote an Land gehen, um deutsches Eigentum zu schützen, oder um Landobjekte, Dörfer, Forts mit stürmender Hand zu nehmen. Die letzten Tage lieferten uns in dem Sturm auf die Takuforts hierfür ein Beispiel. Hier waren es die kombinierten Landungsabteilungen des Geschwaders, welche zum Angriff landeten. Vorher hatten die schweren Schiffsgeschütze den Chinesen in den Forts bereits gehörig eingeheizt.

Wenn der Befehl „Boote armieren" gegeben ist, so werden die Boote stärker bemannt wie sonst. Es steigen nicht nur die Bootsruderer ein, sondern auch noch eine bestimmte Anzahl von Matrosen mehr. Alle führen ihre Handwaffen, im Ernstfalle auch Munition mit sich. Munitionskasten, Proviant, Wasser, sogar eine Bootskombüse (Kochherd) sind vorgesehen. Die schweren Boote führen je ein Bootskanon. Dasselbe steht im Boot vorne und kann bei Annäherung ans Land aus einer Bootslafette feuernd ins Gefecht eingreifen. Nach der Erreichung des Strandes wird das Geschütz in eine Feldlafette eingelegt und wird dann von Matrosen auf dem Vormarsch gezogen. Die größeren Boote werden stets von je einem Offizier, das ganze Landungskorps von dem ersten Offizier kommandiert. An Land bilden die ausgeschifften Mannschaften eine Kompagnie mit Pionieren und Krankenträgern, sowie eine Feldbatterie aus 2—4 Geschützen. Die kleineren Fahrzeuge stellen natürlich oft nur einen starken Zug, die großen Linienschiffe mehr wie eine Kompagnie.

Unsere Seekadetten müssen wir uns ebenfalls auf die Boote verteilt denken. Hier lernen sie auch kennen, in welcher Weise die Verbindung zwischen Schiff und Booten, die Befehlsvermittelung

in der Bootsabteilung hergestellt wird. Wie zur Kommunikation der großen Schiffe untereinander Tag- und Nachtsignale, sowie Signalbücher vorgesehen sind, so hat man auch ein kleines, handliches Bootssignalbuch mit den dazu nötigen Flaggen.

Das Armieren von Booten, Landungsmanöver und Desarmieren der Boote bietet stets ein anziehendes Bild. Kaum sind die Befehle erteilt, so wimmelt es zunächst im Schiff wie in einem Ameisenhaufen. Scheinbar, wenigstens für das Laienauge, rennt alles planlos durcheinander. Aber bald klärt sich die Geschichte, und die absetzenden Boote rangieren sich geordnet und ausgerichtet in der befohlenen Formation.

Der Aufenthalt in St. Thomas geht schnell vorbei, wie immer die Hafentage. Besonders, wenn viel Verkehr mit dem Lande und der dortigen Gesellschaft ist. Die Zeit zur Fortsetzung der Reise nach Portoriko ist gekommen. Die Post wird abgeschlossen, und die letzten Zeilen des Briefes sind hingeworfen auf das Papier. Sehen wir einem der schreibenden Seekadetten über die Schulter, da heißt es:

„Im Hafen hier hatten wir auch die Haiangel ausgeworfen, und nachdem mehrere Fische gebissen, aber die Angelhaken gerade gebogen hatten und uns Beute samt Köder entgangen war, biß gestern Abend ein über 9 Fuß langer Hai wieder an. Er wurde sogleich bemerkt, der Angelhaken wurde ihm tief ins Fleisch eingerissen und während Gewehre an Deck geholt waren und geladen zum Empfang bereit waren, ließen wir die Angelleine auslaufen. Dem Hai war eine kurze Zeit lang Spielraum gegeben. Dann holten wir den Fisch langsam und gemütlich heran, sobald sein weißer Bauch in Sicht kam, richteten sich zwei Büchsen auf denselben, als er eben über Wasser kam, knallten zwei Schüsse, die Leine wurde wieder schießen gelassen, und wild peitschte der Getroffene das Wasser. Dann schießt er wie ein Pfeil davon, bis die straffe Leine ihn zum Stillstand zwingt. Zum zweiten Male, zum dritten und vierten Male wird dieses Spiel wiederholt. Endlich beschloß ein Stoß mit einer Harpune die Schlächterei, und wir hißten unseren Hai an Deck. Es war der erste Hai, den ich gefangen sah und habe ich mich erstaunt

über den kolossalen Rachen, den ich mir so groß nicht vorgestellt hätte. Besonders fielen mir die starken Muskeln des Unterkiefers auf. Als wir den Hai öffneten, fanden wir in ihm folgende Gegenstände: 1 Entenkopf, 1 Ratte, 1 zerdrückten Hummer, 2 Hühner, 1 Menschenkopf (von einem Neger), sowie Arm- und Rückgratknochen eines Menschen.

Doch ich muß hiermit schließen. Es scheint die höchste Zeit zu sein, denn eben höre ich, wie der Läufer von Oberdeck nach dem einen Gefreiten, der Briefordonnanz, ruft: „Setz dir mal deine Teerpütz' auf und schnall dich dein Farschinenmesser um, du sollst die Post an Land bringen!" Teerpütze heißt so viel wie Teereimer, der Stabsgefreite soll sich aber nicht einen solchen, wohl aber den hiermit bildlich gemeinten schwarzen Seesoldaten-Tschako aufstülpen."

St. Juan auf Portoriko ist das nächste Ziel, doch soll hier auch nur ganz kurzer Aufenthalt gemacht werden. Über die Überfahrt berichtet ein Briefschreiber aus der Seekadettenmesse wie folgt:

„Nach dem Auslaufen aus dem Hafen von Charlotte-Amalie hielten wir uns zunächst dicht an der Küste von St. Thomas, dieser von Orkan und Erdbeben öfters heimgesuchten Insel. Die vulkanische Natur derselben konnte man hier sehr deutlich erkennen. Überall erhoben Klippen ihre schwarzen Felsenhäupter über die Wasserfläche, so daß die See an denselben brandend aufschäumte; an anderen Stellen lagen Felsen ganz dicht unter Wasser, und nur der wirbelnde Schaum verriet ihre Gegenwart. Nackte, kahle Felseninseln starrten zerstreut und oft meilenweit vom Lande entfernt, einsam und finster aus der dagegen anstürmenden Wassermasse, die das dunkelrote mit Schlacken vermischte Gestein in die mannigfachsten, seltsamsten Formen ausgewaschen hatte. Kein lebendes Wesen zeigte sich auf diesen Eilanden, die nur an wenigen Stellen mit Gras bewachsen waren und selbst da nur ein vergilbtes, kümmerliches Grün zeigten. Man sah ihnen so recht den Einfluß jener gewaltigen, geheimnisvollen Macht an, die ihnen ihr Dasein gab und sie aus dem Schoße des lebendigen Meeres hob. Ernst und mahnend, wie Leichensteine aus heiterem Grün und über blühenden Rosen im Kirchhof sich erheben,

ſo ſteigen jene aus dem tiefblauen, wunderbar klaren Waſſer empor, das raſtlos ſeine Wogen erzeugt und verſchwinden läßt — das viel und oft angeführte Bild des kräftigſten, von Geſundheit ſtrotzenden Lebens.

St. Thomas iſt paſſiert, und wir kommen in freieres Waſſer heraus. Eine Bark unter Segeln, weſtlichen Kurs verfolgend, taucht in unſerer Nähe auf und hißt die deutſche Flagge. Ich hatte Wache als Signalkadett und betrachte mir unſeren Landsmann mit Intereſſe durch das Schiffsglas. Da ſteigen Signalflaggen bei ihm in die Höhe, und nun heißt es bei uns: „Signalgrüße achteraus!“ Das Kontreſignal geht bei uns auf, zum Zeichen, daß das Signal geſehen iſt. Bald können wir auch „Verſtanden“ ſignaliſieren. Das internationale Signalbuch zeigt mir, daß das Schiff ſeinen Namen, den Abgangs- und Beſtimmungshafen — irgendwo in Zentral-Amerika — uns kundgiebt. Vom nächſten Hafen aus wird dann annonciert: Bark ſo und ſo auf See und an der und der Stelle angetroffen. Manchmal iſt dies die letzte Nachricht, die von einem zu Grunde gegangenen Schiff der überlebenden Mitwelt zugeht.

Unſere Segel haben wir ſehr bald feſtgemacht, da eine heftige Regenbö erſt eingeſetzt hatte, wir aber auch nicht viel Fahrt machen wollten. Portoriko iſt nur 30—40 Seemeilen entfernt, es iſt ſchon Abend, und während der Nacht vor dem Hafen herumzukreuzen, iſt langweilig. Die Maſchine geht ganz langſam. Am Morgen des folgenden Tages ſetzten wir wieder Segel und ließen die Maſchine mitlaufen. Wir bekommen Portoriko bald in Sicht. Die Küſte war niedrig und ſtreckte ſich lang hin mit weit entfernten, bläulich ſchimmernden Bergzügen im Hintergrund. Nach einigen Stunden kam St. Juan in Sicht, gerade voraus, aber weit entfernt. Wir kamen aber flott vorwärts und waren in kürzeſter Zeit vor der Stadt. Auf unſer Signal erſchien bald darauf ein Lootſenboot, welches nach vieler Mühe wegen des hohen Seegangs uns erreichte. Wir konnten jetzt die ſchmale Einfahrt in den Hafen gewinnen, der durch eine langgeſtreckte Inſel, auf der die Stadt ſelbſt gelegen iſt, gebildet wird. Am Sonnabend wurden wir beurlaubt, und konnte ich mir nun Stadt und Feſtungswerke betrachten. Vom

Waſſer aus bietet die Stadt einen maleriſchen, echt ſpaniſches Gepräge tragenden Anblick dar. Sie iſt auf dem Rücken eines ungefähr 30 m hohen Hügels gebaut, der ſich über die ganze Inſel erſtreckt. Am Waſſer ziehen ſich mächtige Feſtungswerke hin, aus ſteilem, maſſivem Mauerwerk beſtehend. Modernes iſt wenig darunter. Darüber erheben ſich leicht und ſchön die Häuſer und palaſtähnlichen Regierungsgebäude der Stadt, die durch eine Menge Türme und Türmchen belebt wird und einen echt ſüdlichen, heiteren Anſtrich erhält. Die Feſtungswerke ziehen ſich zu beiden Seiten der langen und ſchmalen Stadt hin, gehen auf der einen Seite von einer ſtarken, weitläufigen Zitadelle aus und vereinigen ſich auf der äußerſten Spitze der Inſel in einem nicht minder ſtarken Fort, welches nach See hin in einer Baſtion eine Menge ſchwerer Geſchütze alter und neuer Konſtruktion führt. In den übrigen Werken ſtehen nur wenige Kanonen, die ganzen Feſtungsanlagen gehören einem vergangenen Jahrhundert an. Einſtmals mögen ſie wohl imſtande geweſen ſein, einen ſtarken Widerſtand zu leiſten. Unter den Einwohnern der Stadt ſah man mehr europäiſche Geſichter als ſonſt in den vorher berührten Plätzen, die meiſtens von Negern bewohnt ſind und eben keinen ſehr ſchönen Eindruck machen."

Im weiteren Verfolg der Reiſeroute treffen wir das Schulſchiff auf der Reiſe von St. Juan nach Havanna, nachdem es 3—4 Tage in erſterem Hafen zu Anker gelegen hatte. Die hohen Gebirge von Haiti, die Bergkegel von Jamaika tauchen über dem Horizont auf und verſinken wieder unter demſelben. Dann kommt Grand Kayman, nachher Kap S. Antonio in Sicht. Es iſt hier eine gute Gelegenheit, die erworbenen Kenntniſſe in Navigation auszuproben. Die Koordinaten-Syſteme des Himmelsgewölbes ſind für die Seekadetten bereits überwundener Standpunkt geweſen — was die mathematiſche Geographie zu lehren hat, iſt aufgefaßt. Auch über das Kapitel „Zeit" und „Zeitverwandlung" ſind ſie orientiert. Der Dichter ſingt zwar:

O Zeit, Du ernſtes mächt'ges Wort,
Du aller Weſen Halt und Hort,
Als Gott der Herr die Welt erſchuf,
Da ward die Zeit ſein Heroldsruf.

Der Seekadett aber weiß ganz genau, daß Zeit weiter nichts ist wie ein ganz gemeiner Winkel im Mittelpunkt der Erde, mit dem in den Berechnungen der Navigation eben gerechnet und richtig gerechnet werden muß. Auch das nautische Jahrbuch mit seinen Angaben von Sonnen- und Mond-Deklination, von Zeitgleichung und Sonnenradius ist bereits bekannt. Nun sind wir auf See und bekommen in bestimmten Pausen Land in Sicht. Das ist eine sehr gute Kontrolle für die Besteckrechnungen. Länge und Breite nach Logg und Kompaß konnten die Seekadetten bereits berechnen. Die Breite aus der größten Sonnenhöhe mittags zu finden ist ebenfalls schon bekannt und geübt, besonders nach eigener Beobachtung. Nun vergleichen wir die gewonnenen Resultate miteinander, oder auch mit dem Ergebnis von Landpeilungen. Das Besteck nach Logg und Kompaß, durch Koppelung der Kurse berechnet, stimmt oft wenig mit der Peilung, oder dem Ort, den die astronomische Berechnung aufweist. Der Unterschied zwischen beiden Orten wird Stromversetzung genannt.

Eine recht unangenehme Rechnung ist die Bestimmung der Deviation des Kompasses. Es sind dabei Tabellen aufzustellen, bei welchen sehr scharf aufgepaßt werden muß, sollen nicht Rechenfehler oder falsche Bezeichnungen vorkommen. Wir wollen uns einmal in die Messe schleichen und unsere Seekadetten bei Berechnung von Deviationstabellen belauschen. Da sitzt einer mit heißem Kopf und rechnet und überlegt: „mit Kompaß Lage des Leuchtturms gepeilt N 83,2° O. Richtige magnetische Peilung N 83° O. Also Deviation des Kompasses bei Nord-Kurs = 0,2°. Ist das nun Ost oder West? was um 0,2° falsch gezeigt wird.“ Nur langsam und unter scharfem Überlegen kommt unser fleißiger Seekadett zu Ende mit allen 32 Strichen der Windrose. Endlich ist das Werk gelungen. Er sieht auf und unwillkürlich zu seinem Nachbar hinüber. Es ist dies zufällig derselbe, welcher durch seine Lotwürfe damals bei Darserort das Schiff „gerettet“ hatte. Sein runder Kopf mit der bräunlichen Farbe und den schwarzen Augen, die wie ein paar Pflaumen im Teig steckten, hatten ihm den Spitznamen „Gottlieb, der Lebkuchenmann“ zugezogen. Gottlieb, der nicht zu den Dummen gehörte, es dafür aber faustdick hinter den Ohren

hatte, ist längst fertig. Mit wohlwollendem Lächeln erwidert er den fragenden Blick des Nachbars. „Sind Sie denn schon fertig?“ — „Schon lange.“ — „Ja, wie haben Sie das denn angefangen?“ — „Höchst einfach. Jedesmal, wenn ich die Deviation hatte, habe ich mir ganz genau überlegt, ob sie Ost oder West sein müsse. War ich darüber klar, dann — nahm ich das Gegenteil! Man irrt sich doch fast regelmäßig beim genauen Überlegen.“ Mit offenem Mund starrt ihn jener einen Augenblick sprachlos an, dann stimmt er in das fröhliche Gelächter mit ein, welches Gottliebs Erklärung hervorgerufen hat.

Der Lebkuchenmann hat übrigens auch sonst allerlei Erfahrungen gemacht. Er war von jeher großer Tierfreund und -bändiger gewesen. Immer sollte es ihm freilich nicht glücken. So auch hier an Bord. Wir müssen, um ins Bild zu kommen, uns ein wenig um die Verhältnisse an Bord in Bezug auf das „Tierzeug“ kümmern. Je länger unser Schiff im Auslande weilt, desto stärker ist die Menagerie angewachsen. Da sind Bauer mit zwitschernden Kanarienvögeln aufgetaucht, da sitzen an die Hundert Papageien auf ihren Ständern, vielfach auf Deck und unter oder zwischen den großen Booten. Sie sind nicht gerade eine Freude des ersten Offiziers. Namentlich ist es eine Eigenschaft von ihnen, welche ihn ärgert. Um sie kennen zu lernen, müssen wir selbst an Bord gehen und zuhören. Es soll z. B. mit alle Mann Segelexerzieren vorgenommen werden. Das Kommando zum Antreten wird gegeben. Schrill pfeifen sämtliche Bootsmannsmaate mit dem Bootsmann an der Spitze, die Mannschaft „auf“, und wenn die Pfeifen schweigen, dann dröhnt des Bootsmanns kräftige Stimme: „Alle Mann auf, klar zum Manöver!“ Die Mannschaft rast an Deck, im Nu steht sie auf ihrer Station — tiefes Schweigen. Jetzt ertönt eine Papageienstimme. Ein paar pfeifende Töne kommen heraus, nun hat er den schrillen Ton der Bootsmannspfeife gefunden, vergnügt ahmt er sie nach, und seine Genossen pfeifen ihm Beifall — dieselbe schrille Melodie singend, fast hundertstimmig. Jetzt fängt ein Papchen — sicherlich der gründlichste von allen — auch an zu sprechen: „Alle Mann auf“, kommt es in sonderbar karrikierten Lauten heraus

„Klar zum Manöver“ kreischt ein anderer noch, und erst nach und nach verstummen die Sprecher wieder. Sobald dann: „Segel los, entert auf!“ befohlen wird, werden auch diese Worte als Vorbild zu gründlicher Sprachübung benutzt. Auch wird ab und zu bei möglichst passender Gelegenheit, bereits Gelerntes repetiert, die Papageienwelt ist nun einmal angeregt. Das, was gelernt werden soll, wird nur mühsam beigebracht und meist wiederwillig hergesagt. Aber so zufällig Aufgeschnapptes, das kommt an die Öffentlichkeit. Der Offizier vom Großmast ist eine auffallend lange, hagere Erscheinung. Der Besitzer des Papageis ist ein Unteroffizier. Einem recht langen Tölpel von Matrosen hat er neulich im Ärger zugerufen: „Mach, daß du fortkommst, langer Schlinger-um-die Steng!“*) Der Offizier vom Großmast kommt beim Exerzieren, um besser den Mast übersehen zu können, in die Nähe des Bootsdecks und postiert sich hier, „Langes J mit dem Punkt“, hieß man ihn in der Messe schon von der Seekadettenzeit her. Jetzt schallt ihm mit heiserer, rauher Stimme ein neuer Name plötzlich entgegen: „Mach, daß du fortkommst, langer Schlinger-um-die-Steng!“

Dies genüge, um sich ähnliche Beispiele und Situationen vergegenwärtigen zu können.

Unser Gottlieb hat zuerst zwischen Papagei und Affe geschwankt. Eines Tages kam er an Land zum Entschluß. Dort wurde ihm ein Affe angeboten. Gegen Abend kommt er an Bord. Als das Boot anlegt, steht zufällig eine Gruppe von Unteroffizieren und Matrosen am Fallreep, stolz steigt der Lebkuchenmann samt neuester Erwerbung die Treppe herauf. „Da kümmt all wedder en Seikudätt un hett sich nen Aap köhpt!“ bemerkt einer von den Leuten am Fallreep. Gespannte Aufmerksamkeit, tiefes, erwartungsvolles Schweigen. Gottlieb mit ihm auf dem Arm, betritt das Deck. „Er“ ist ganz ruhig vorläufig, nur lauernde, tückische Blicke schießen aus den Augen, rötliche Zotteln von Haaren umwallen seinen Körper. Ein Matrose bricht endlich das Schweigen der anderen: „Dunnerwetter, wenn die Krät en Fischkopp hätt', dann wär's Klabautermann sihn Jüngster!“

*) Langer Schlinger um die Steng, ein langer Kerl, der sich um die Marsstenge herumschlingen könnte.

O ahnungsvoller Engel Du! Kaum iſt der Affe an Bord heimiſch, da dürſtet ihn nach Frevelthaten. Mit Geſchick weiß er ſich die Freiheit zu verſchaffen. Dann iſt er auch an Deck und in der Takelage, und niemand kann ihn wieder einfangen. Um Mittag wenn die Händler an Bord kommen, iſt er in der Nähe des Fallreeps. Mit raſchem Griff holt er der das Deck betretenden Negerin ein Ei aus dem Korb, mit raſenden Sprüngen geht es mit dem Raub auf die Großraa herauf, und feixend wie ein Teufel, verzehrt er die Beute. Auch ſonſt weiß er ſich herauszupürſchen, wenn einer einmal auf ſein Bündel Bananen nicht acht hat, dann kann er ſicher ſein, gebrandſchatzt zu werden.

Unter Deck benutzt er die Gelegenheit, um ſtiller Zerſtörungswut zu fröhnen. Den einen Queckſilberbarometer findet man eines Tages mit zerſchlagenem Glasbehälter „in ſeinem Queckſilber ſchwimmend“. Zuerſt weiß niemand, wie das gekommen. Das Rätſel löſt ſich nach einigen Tagen, als man ihn damit beſchäftigt findet, einen Thermometer zu unterſuchen — natürlich auf Feſtigkeit: auch der ſchwamm bald in ſeinem Queckſilber.

Meiſt hat der Affe vor bartloſen Menſchen Angſt. Zu vollbärtigen Geſichtern fühlt er ſich eher hingezogen. Der Kommandant iſt ein ſchöner vollbärtiger Mann, und der Affe, der nur noch unter dem Namen „Gottlieben ſeiner“ von der Mannſchaft genannt wird, fühlt ſich ebenfalls gedrungen, öftere Beſuche bei dem Kommandanten zu machen. Durch ein offenes Seitenfenſter findet er Zutritt. Der Kommandant ſchreibt, nur einen Moment hat er den Schreibtiſch verlaſſen, quatſch, da hat das Affentier das Tintenfaß auf den Brief geſtülpt — wie ein Schatten verſchwindet er wieder durch das Fenſter. Ein ander Mal liegt ein wichtiger Bericht auf dem Schreibtiſch. Aus allen dort liegenden Poſtſachen findet „Gottlieben ſeiner“ gerade dieſen heraus. Als man in das Arbeitszimmer des Kommandanten kommt, hat er ihn in tauſend Fetzen zerriſſen. Jetzt iſt das Maß voll. Gottlieb wird in nicht gerade freundlicher Weiſe erſucht, die Beſtie in einen Käfig zu ſetzen. Da ſaß er nun und langweilte ſich. Das einzige Vergnügen, was ihm zu Teil wird, beſteht darin, daß er den Papageien auflauert, die unvorſichtig in die Nähe ſeines

Käfigs kommen. Im Nu fährt er zu und zerrt den aufkreiſchenden Vogel an den Schwanzfedern. Eines Tages in See iſt ſein Herr ſchnell von ſeinem Käfig abberufen worden. Freudig bewegt, bemerkt er, daß der Verſchluß nicht feſt geſchloſſen. Wie der Blitz iſt der Affe draußen. Da hinten am Heck findet er zu thun. Dort über der Gip des Kommandanten, hängt an den Bootskrähnen eine ganze Traube von reifen Bananen. Raub und Plünderung im Herzen, ſchwingt er ſich ins Boot — da, wie er zugreifen will, pfeift ein Tauende durch die Luft, womit ein hinten befindlicher Signalgaſt den Räuber ſtrafen will. Gewand ſucht er auszuweichen, auf den Dollbord des Bootes flieht er, wieder pfeift das Tau, und der Affe verliert das Gleichgewicht und fällt ins Waſſer. Niemand weint ihm eine Thräne.

Gottlieb wendet ſeine Liebe jetzt dem Federvieh zu. Er hat einen grauen Kakadu erworben, und anfangs geht alles gut. Das Tier wird zahm und zutraulich. Abends in der Meſſe, oder hinten auf der Kampanje ſitzt er immer mit dabei. Aber es entwickelt ſich in der Stille eine bedenkliche Leidenſchaft bei ihm. Man gab ihm einmal einen Reſt Wein hin, um zu ſehen, ob er davon trinken würde. Und ſiehe da, er trank. Es muß ihm auch behagt haben, denn wo er konnte, nippte er an den Gläſern. Nun wird eines Abends Geburtstag gefeiert. Man achtet nicht recht auf ihn, und er ſäuft impertinent viel. Gerade als „Ruhe im Schiff“ befohlen war und die Ronde durchs Schiff ging, wurde die Stimmung des angezechten Vogels laut vergnügt. Es erhob ein mächtiges Geſchrei — Ruhe in der Seekadettenmeſſe wird wiederholt geboten — nichts vermag ihn zu beruhigen. Endlich rät man, ihm ſoviel zu trinken zu geben, daß er betrunken umfalle. Das half endlich. Gottlieb iſt jedoch als glücklicher Beſitzer des Trunkenbolds gemeldet worden. Am anderen Tage ſtellt ihn der Seekadettenoffizier zur Rede, und er erzählt den Hergang. Ernſt hört ihn der Offizier an. Eine Erinnerung taucht in ihm auf. „Hatten Sie nicht auch den niederträchtigen Affen?“ „Jawohl, Herr Leutnant!“ — „In der That, Sie ſcheinen ja recht viel Pech mit den werten Ihrigen hier an Bord zu haben!“

Gottlieb war es leider nicht allein, der dieſe Worte vernommen. Auch andere Ohren hatten ſie aufgeſchnappt und ſie gingen in die Runde, klangen wieder fern und nah — mehr als einmal wurde Gottlieb mit teilnahmsvoller Frage nach den „werten Seinigen hier an Bord“ gefoppt. —

Die Häuſer von Havanna, die Mauern der hochgelegenen Forts am Eingang des Hafens tauchen vor uns auf. Das Schiff empfängt einen Lotſen und ſteuert in die Hafeneinfahrt. Dieſe zeigt ſich als ſchmaler Kanal, auf der einen Seite von der Stadt, auf niedrigem Lande gelegen, auf der andern Seite von einem Bergvorſprung begrenzt, deſſen Spitze mit einem ſtarken Fort und daran ſich lehnenden ausgedehnten Feſtungswerken gekrönt wird. Weiterhin öffnet ſich ein geräumiger und bequemer Hafen, der voller Schiffe aller Nationen liegt, und in der Nähe des Strandes, auf der Stadtſeite, fällt auch der Anker unſeres Schulſchiffes. Von Bord aus kann man ſchon bemerken, daß hier ein bedeutend friſcheres Leben pulſiert, wie in den anderen weſtindiſchen Städten. Hier bringt wenigſtens ein größeres Handelsgeſchäft Leben und Bewegung unter die Menſchen. Man kann Havanna als eine Übergangsſtation zu nordamerikaniſchem Habitus betrachten. Auch hier fallen bereits im Hafen die großen Fährboote auf, welche den Perſonenverkehr vermitteln. Rings um den Hafen liegt eine Menge von Fabrikgebäuden. Der Niedergang der engliſchen Kolonien, die überaus günſtige Lage des Hafens brachte einen ſehr lebhaften Handelsverkehr hierher, und zwar während des vorigen Jahrhunderts unter ſpaniſcher Herrſchaft ſchon. Die Quais ſind mit Wällen von Zucker-, Kaffee-, Tabak- und Zigarrenkiſten bedeckt. In den Straßen der Stadt blüht ein lebhafter Kleinhandel.

Die Straßen der Stadt ſind makadamiſiert, ohne Trottoirs, ſtaubig und ſchmutzig. Auch hier findet man an beſtimmten Stellen große, ſchöne Gebäude und prächtige Hotels. Ebenſo zeichnen ſich einzelne Prachtwohnungen des reichen Adels und der Kaufmannſchaft aus. Nach den Vorſtädten zu werden die Straßen jedoch recht unanſehnlich, und ſtatt maſſiver Steinbauten kommen immer noch ſehr viele Holzbauten vor. Seltſamen Eindruck macht es, daß die

Fenster der Häuser bis auf die Fußböden herabreichen und nicht mit Glas, wohl aber mit Eisengittern versehen sind. Der bedeutendste Platz im Innern der Stadt ist der Plaza de Armas. Blumengärten, Springbrunnen und die Statue Ferdinands VII. zieren ihn.

Abends, zur Zeit des Zapfenstreichs, sehen wir Offiziere, Seekadetten und die sonstigen Beurlaubten dem Park Isabellas II. zu eilen. Der Abend ist bereits hereingebrochen. Kühlung weht vom Atlantischen Ozean herüber, der Vollmond leuchtet glänzend hernieder, und von fernher hört man die Brandung mit dumpfem Donnern am Strande sich brechen. Zahllose Gasflammen leuchten auf und flimmern aus dunklem Gebüsch hervor, die Blumen duften und die Springbrunnen rauschen. Einer breiten Allee, mit Palmbäumen besetzt, führen die Herren der deutschen Kolonie unsere Seeleute zu, teils zu Wagen teils zu Fuß. Und hier kommen sie in den mächtig flutenden Strom des Volkslebens herein. Es ist die Zeit der Abendpromenade, die ganze elegante Welt von Havanna findet sich hier zusammen. Und es ist ein echtes Bild aus der Tropenwelt, das sich hier auf der Alameda bietet. In zahlreichen lebhaft plaudernden Gruppen ziehen auf den Wegen für Fußgänger die Spaziergänger dahin. Auf den Reitwegen ist es lebendig, aber am anziehendsten ist dort das Treiben auf dem Fahrweg. Keine Dame geht hier zu Fuß. „Alles, was so ein bißchen was ist —“ erklärt der deutsche Führer — „fährt hier in der Volante“, dem eigentümlichen sehr flach gebauten Wagen. Über 6000 solcher Wagen rollen durch die Straßen der Stadt. Hier auf der Alameda sieht man sie dicht gedrängt wie in einer Karavane dahin eilen. Sie bergen alles in sich, was an südlicher Frauenschönheit die Stadt aufzuweisen hat. Die Militärmusik spielte ihre rauschenden Weisen, die Augen blitzen, und die Fächer spielen — der Seemann schaut trunkenen Auges in eine feenhafte Welt hinein, der Schleier der Nacht löst und dämpft den Streit der Farben. Nur hier und da blühen einmal satte, lebhafte Farben auf, wenn der Lichtkreis einer Laterne durchschnitten wird. Auf dem Rückweg nach der Hafengegend zu ist trotz der späten Stunde noch alles in Thätigkeit,

die Läden ſind noch geöffnet, und durch die großen, offenen Fenſter ſieht man in die erleuchteten Zimmer hinein. Hier iſt auch Zuſammenkunft von Freunden und Bekannten. Überall ſieht man Damen und Kavaliere in traulicher Unterhaltung — freut Euch des Lebens, ſo lange noch das Lämpchen glüht!

Blumen blühen, und Roſen duften genug, aber unſere nordiſchen Söhne Ägirs — von „Neptuns“ Söhnen zu ſprechen, iſt altmodiſch und gehört ins 18. Jahrhundert zu Zopf und Perrücke — tragen kein Verlangen zum Straußwinden. Es iſt ſo ſtaubig, und da

Hangematten-Ausgabe.
Nach einer Photographie des Reichs-Marine-Amts.

hinten in der Kohle glüht deshalb auch ſo ein Lämpchen, welches aufgegoſſen ſein will. Wenige Minuten raſcher Fahrt bringen die Wagen vor das große Hotel, dort am freien Platz. Unter freiem Himmel wird ein Tiſch erobert, und beim kühlen Glaſe zieht wohlduftender Tabaksdampf in die reine Abendluft. Wie ſchön plaudert es ſich dabei, und wie raſch verrinnen die Stunden.

Auch Jan Maat, der Matroſe, hat ſich gut amüſiert. Wir brauchen nur einzelne Stichworte aufzugreifen von ſeiner Erzählung nachher, wenn er an Bord in ſeine Hangematte ſteigt. „Das Bier

war ein wenig teuer aber ganz gut.“ — Aber der Ziehgarren, weißt Du, den mir der deutſche Bruder gab — ei, der ſchmeckte!“ —

Die Hafenzeit iſt kurz und will ausgenutzt ſein, wenn der Seekadett ein wenig Land und Leute kennen lernen will. Dazu wird ihm Gelegenheit geboten durch Benutzung der Stadtbahn und verſchiedener Eiſenbahnen, welche aus der Stadt herausführen. Die Umgebungen von Havanna ſind ſehr hübſch. Sie zeigen ein anmutiges Bild, das Bild reich bebauter Kulturlandſchaft. Die gewaltige Pracht und Fülle des Urwaldes fehlt freilich darin.

An Bord herrſcht an einem der letzten Tage rege, fieberhafte Thätigkeit. Vor dem Abſchied ſoll noch ein Ball an Bord gegeben werden. Zwar iſt alles, was an Bord lebt und webt Wotan dem Kriegsgott geweiht, aber der Germane huldigt auch gern der holden Freyja, der Beſchützerin der zarten erblühenden Liebe. Das Oberdeck wird der Göttin heute als Tempel geweiht und würdig ausgeſchmückt. Das Sonnenſegel bildet das Dach desſelben. Deſſen graue Leinwandfläche leuchtet aber in bunten fröhlichen Farben. Geſchmackvoll angeordnet ſind die Signalwimpel in Geſtalt großer Sterne darauf gruppiert. Die Wände des luftigen Hauſes ſind mit den National- und Signalflaggen drapiert. Dazwiſchen prangen friſche Palmblätter und grüne Zweige. Divans, aus Hangematten in zuſammengerolltem Zuſtand hergeſtellt, faſſen das Deck ein, bunte Decken und Flaggen verhüllen das Baumaterial dieſer Sitzplätze. Das Gangſpill trägt einen Roſengarten, Blumenbeete ſind auf das Deck plötzlich hingezaubert, ſogar ein Springbrunnen treibt ſeinen Waſſerſtrahl in die Luft.

Nun kommen die Gäſte und treten ein in den Tanzſaal: Deutſche Frauen und Jungfrauen aus der Anſiedelung in Havanna in erſter Linie. Wie ſie nun verſammelt ſind, wie ihre Augen glänzen, da gleichen ſie einem ſchimmernden Schmuckreif — und Wotan, der Alte, lächelt und mit dem Herrſcherhaupt nickend ſagt er leiſe: Briſingamen.*)

*) „Ein leuchtender Halsſchmuck Briſingamen bedeckt der Freyja Bruſt, wir haben wohl das Morgenrot oder den Kranz ſchimmernder Geſtirne darin zu vermuten.“ Nach Mannhardt.

Auf dem zum Ballsaal umgewandelten Oberdeck kommt nun eine neue Bewegung in die Menge. Die ersten Begrüßungen sind vorüber. Es haben sich bereits Paare zusammengefunden, Offiziere und Seekadetten haben ihre Tänzerinnen gesucht, nun strebt aus den unteren Räumen des Schiffes ebenfalls alles einem Ziele zu, denn:

„Aus dem Saale zieht herüber schon der Hörner weicher Ruf,
Und dazwischen sehnsuchtstrüber Laut, wie ihn die Geige schuf."

S. M. S. Hildebrand.
Nach einer Photographie des Reichs-Marine-Amts.

Die Heimreise.

„Steuerbordkrahnbalken alles wohl!" So singt der Posten von Steuerbordseite vorne am Bug, da, wo die grüne Laterne steht, aus. „Rettungsboje alles wohl!" schallt als Antwort vom Heck zurück und: „Backbordkrahnbalken alles wohl!" bildet den Beschluß des Gesangs der Seeposten. Die beiden Posten an den Krahnbalken fügen noch die Worte hinzu: „Laterne brennt!" Alle drei Posten sind mit Seekadetten seit einiger Zeit besetzt, denn jeder davon soll wenigstens zweimal diesen Posten vertreten haben. An der Rettungsboje hinten muß nachts immer ein Posten stehen, stets bereit auf den Ruf „Mann über Bord" die Boje mit dem vorher zu entzündenden flammenden Licht fallen zu lassen. Das Schiff steuert in dunkeler Nacht dahin, der Hafen von Havanna liegt schon weit zurück, es geht nach Norden zu. Die Posten an den Krahnbalken

vorne ſchauen ſcharf aus nach See zu. In erſter Linie haben ſie aufzupaſſen auf Schiffe, die in Sicht kommen. Bei Nachtzeit iſt es hauptſächlich nicht die Maſſenerſcheinung des in Sicht kommenden Schiffes, welche das Auge ſucht. Es iſt vor allem das rote oder grüne Licht, welches ſich zeigt, oder wie ſich beide Lichter etwa zeigen. Aus dieſen Lichtern kann man auf den Kurs des geſichteten Schiffes ſchließen, ob derſelbe Gefahr des Zuſammenſtoßes bringt, oder nicht. Die Meldung von vorne, von dem Seekadetten am Krahnbalken, lautet deshalb vorkommenden Falls z. B. nicht „Schiff in Sicht, drei Strich in Lee", wie am Tage, ſondern: „Rotes Licht an Backbord, drei Strich voraus!" In dieſem Falle iſt keine Gefahr, denn Schiffe, welche einander die gleichfarbigen Lichter zeigen, gehen ſtets klar voneinander. Es lautet nämlich die geſetzliche Beſtimmung in Verſe gebracht folgendermaßen:

„Für jeden Segler gilt dies Gebot:
An Steuerbord grün, an Backbord rot —
(ſoll die Farbe der Laterne ſein)
An Dampferbord haſt Du die nämliche Pflicht,
Dazu am Vormaſt ein weißes Licht.
Hoch über Schiff ſoll deſſen Schein
Nicht minder als zwanzig Fuß engliſch ſein.

(Aus Deutſcher Schiffskalender 1889.)

Der Seekadett vorne auf Nachtpoſten hat für das Brennen der Buglaterne an ſeiner Seite aufzukommen. Er hat ſofort zu melden, wenn dieſelbe ſchlecht brennt, oder erloſchen iſt. Bei hochaufſpritzendem Waſſer am Bug kommt letzteres öfters vor. Die Poſten am Krahnbalken müſſen natürlich auch auf alles andere, was von ſeemänniſcher Wichtigkeit iſt, aufmerken: in Sicht kommen von Land, Klippen, Brandung, Leuchtfeuer ꝛc.

Unſere beiden Seekadetten vorne auf Ausguckpoſten haben ſich in ihre Düffelüberzieher gehüllt und die ſchottiſche Mütze tief ins Geſicht heruntergezogen; denn kühl und ſcharf weht der Wind, doppelt empfindlich, weil man einige Tage vorher noch in der Tropenſonne briet. Das Bugwaſſer ſchäumt dazu auf, und naßkalter Sprühregen

davon netzt das Gesicht. Zuerst nach dem Verlassen von Havanna war es noch schön warm gewesen. Mit gutem Wind und mit Hülfe des Golfstromes war man rasch vorwärts gekommen, die Straße von Florida war passiert, dann war auf Kap Hatteras Kurs aufgenommen worden. Vor dem Bug tauchte im Wasser plötzlich etwas auf, was wie Brandung aussah. Das Wasser war in unruhiger, quirlender Bewegung, Schaum wirbelte auf und trieb umher. Meilenweit konnte man diese Bewegung verfolgen, die einen völlig scharf abgezeichneten Streifen bildete: Die Grenze zwischen dem Golfstrom und der kalten arktischen Strömung, welche längs der amerikanischen Küste herunterkommt, war erreicht. Der Einfluß dieser Grenzüberschreitung ward sofort bemerklich.

Der blaue Himmel verschwand. Graue Wolken bedeckten den Himmel, eine heftige Regenbö setzte gegen Abend ein. Es mußte gereefst werden und den Seekadetten auf ihrer Kreuzmarsraa klapperten die Zähne dabei; denn es war ganz plötzlich und ohne Übergang empfindlich kalt geworden. Erst die schwere Arbeit auf der Raa brachte Erwärmung, aber um die Beine herum zwischen Raa und Pferd (Tau zum Aufstützen der Füße) pfiff der Wind unangenehm kalt.

Als die Mannschaften von den Raaen niedergeentert waren, begann es zu tropfen und zu rieseln, dann stürzten gewaltige Regengüsse herab, die See wuchs, und das Schiff begann unruhiger zu liegen. Zuletzt fing es an, ganz gehörig zu schlingern und zu stampfen: Die Tropensonne war verschwunden, und der Norden sandte seinen ersten, eisigen Gruß.

Kinder des sonnigen Südens empfinden ihn dauernd und mit Schaudern. Es wird ihnen zu Mut, als ob das Leben erloschen sei, und selbst wenn die Sonne wieder scheint, so hat sie an Glanz verloren und ist matter, fahler, krankhaft geworden.

Nordische Wikinger-Naturen begrüßen kalt-nordischen Wind mit Jauchzen und fühlen sich erfrischt von heimatlichem Gruß: Mögen die Sterne weniger hell strahlen, mag die Sonne kühler und ernster leuchten! Ist sie doch nun *ihre* Sonne, das funkelnde Auge Allvater Wotans, das auf sie herabschaut — zu dem sie emporblicken.

Von diesem Abend an blieb das Wetter fortgesetzt schlecht. Zwar kamen die Bramsegel noch einmal zur Geltung, aber sehr bald verschwanden sie wieder, und das Schiff führte 2, auch 3 Reefe in den Marssegeln. Ein Tag später kam Kap Hatteras in Sicht. Es kam jedoch nicht zu Luvard, sondern in Lee in Sicht, eine geringe Stromversetzung hatte das Schiff dem Lande zu nahe gebracht; es wurde sofort abgehalten und frei vom Lande gesteuert. Danach senkte sich dichter Nebel herab, und die Stärke des Windes wuchs zu sturmähnlicher Wut. Nachts wurde das Kreuzmarssegel festgemacht, und das Schiff führte nur Sturmfock, dichtgereeftes Vor- und Großmarssegel.

Dabei holte das Schiff so stark über, daß die Mündungen der Geschütze unter Wasser kamen. Die Kanonen wurden extra mit einer starken Trosse gezurt, und vorne zu den Klüsen sah man abermals grüne Wasserstrahlen hereinschießen. Die Batterie schwamm wieder einmal buchstäblich. Eine ganze Nacht noch wehte es durch, dann ließ der Wind nach. Die Maschine machte Dampf, und es wurde Kurs auf New-York aufgenommen. Auch der Nebel wurde eine Zeit lang dünner, gefiel sich aber darin, nochmals in verdichtetem Maße wiederzukehren und der Dampfsirene liebliche Töne zu entlocken, und sie singt ein Lied, das Steine erweichen, Menschen rasend machen kann! Endlich, nachdem wieder ein unangenehmer Nebeltag überstanden ist, wird es klar, nur die überraschend schnell hereingebrochene Kälte blieb. Man darf hierbei nicht vergessen, daß in Nordamerika der Winter sehr streng ist, wir befinden uns hier aber erst in der Mitte des Monats April.

Der Eingang in den Hafen, die riesige Freiheitsstatue mit ihrem Leuchtfeuer kommen nun auch bald in Sicht, langsam gegen die schon ablaufende Ebbe dampft das Schulschiff in den Hafen ein. Die Nähe der Weltstadt zeigte sich auch schon hier draußen an durch eine Menge von Schiffen aus aller Herren Länder, welche teils zu Anker lagen, teils beim Ankerlichten waren, um auszulaufen. Große Ozeandampfer passierten.

Der Seekadett empfindet hierbei so recht, mit wieviel verständigeren Augen er nun sieht und auffaßt. Er kennt bereits die

Flaggen aller Nationen, die von den Gaffeln wehen. Er beurteilt die Manöver, welche sie vornehmen, und betrachtet sich die Küstenforts und denkt über deren Wert nach. Durch Anschauung und Erfahrung, durch Belehrung von Seiten des Offiziers auf der Wache hat er fast mehr gelernt, wie durch den theoretischen Unterricht.

Vom Hafeneingang ist New-York noch ziemlich weit entfernt, man sieht vom ganzen Hafen zuerst nichts, wie einen sich schwach markierenden Einschnitt in dem übrigen, ziemlich niedrigen Land. Die Küsten und ihre flachen Hügelketten sind mit dichtem Baumwuchs bestanden, der aber, noch blätterlos, ein recht winterliches, trotz der Kälte wohlthuendes Bild darbietet — erinnert es doch den deutschen Seemann an seine Heimat. Da sind Palmen und Bananen vergessen, neben der Erinnerung zieht die Hoffnung ein: das rauhe, aber so viel liebere, deutsche Land bald wieder zu sehen. Nach und nach verengt sich die, eine leicht gekrümmte Kurve bildende äußere Bucht zu dem schmalen, aber tiefen Eingang in den Hafen. Kühn und trotzig treten auf beiden Seiten gewaltige Festungswerke dicht an das Wasser heran, die United States repräsentierend. Im Gegensatz zu Spaniens veralteten Werken sind es sämtlich Erdwerke, durchaus moderne Anlagen, auf denen jetzt das Sternenbanner in die Höhe geht. Die Forts, der Eingang sind passiert, und nun ruht das erstaunte Auge auf dem großartigen Schauspiel, welches sich dem Blick entrollt. Rings um die ganze, weite Bucht leuchten Fabrik- und Wohngebäude hervor aus dem blattlosen Gebüsch, aus den Bäumen und Gärten der Anlagen, welche zu ihnen und den Villen reicher Kaufherren gehören.

Kein Fleckchen Erde ist da, was nicht bebaut, benutzt worden wäre, alles war urbar gemacht, nichts lag brach, Zeichen von regem Geist und Betriebsamkeit. Der Hafen, um den sich dies Panorama entfaltet, ist weit größer wie die Kieler Bucht. Dazu herrscht ein Leben und Treiben in dem geräumigen Becken, gegen das Havanna und Plymouth weit zurückbleiben, nur die Themse kommt hier heran. Von Ferne sieht man einen allerwärts aufragenden Wald von Masten großer Kauffahrer, die an den Bollwerks liegen, dazwischen leuchten die roten Schornsteine der mächtigen Dampfer, welche von

allen Himmelsgegenden hier in der Yankee-Metropole zuſammenkommen, und die deutſche Flagge iſt nicht am geringſten vertreten. Auf der Waſſerfläche der Bucht liegen zudem eine Menge von Schiffen ſeeklar, um auszulaufen. Dazwiſchen wimmelt es von kleinen Dampfern, und große Fährboote ſuchen ihren Weg von einem Ufer zum anderen, Tag und Nacht, Sonntags und Wochentags mit rauchendem Schlot und rapider Schnelligkeit dahinſchießend, einen langen Streifen aufgewirbelten Waſſers hinter ſich herziehend.

Das Schulſchiff ſteuert möglichſt nahe an die Stadt heran, und der Lotſe giebt einen guten Ankerplatz an. In der Nähe von einigen Kriegsſchiffen fällt der Anker, die amerikaniſche Flagge wird ſalutiert, ebenſo die Flagge des Hafenadmirals. Außer den Kriegsſchiffen anderer Nationen ankern hier einzelne moderne, amerikaniſche Panzerkoloſſe, auch einen ganz alten Herrn der vereinigten Staatenflotte erblicken wir, Monitor Miontonomoh — ein langer, niedriger Rumpf, kaum aus dem Waſſer ragend, mit zwei ſtumpfen, dicken Drehtürmen.

Neugierig muſtern die Seekadetten das Land und die Hafenfront der Stadt. Von einem großen, runden Gebäude leuchten die Worte herüber: „Castle Garden Emigrant Landing Depot“. Wie viel hoffnungsvolle arme Teufel mögen durch jenen Bau durchgewandert ſein, dem wilden Weſten, dem Glück oder Unglück entgegen!

Erheiternd wirken andere Schilder, ſie erwecken geradezu Jubel unter der Beſatzung; denn auf ihnen ſteht „Deutſches Lagerbier“ zu leſen. In Weſtindien war es damit nichts geweſen, und Ale und Porter munden lange nicht ſo. Jetzt freut ſich alles doppelt auf den Urlaub, um mit einem Glaſe deutſchen Bieres auf die Heimat anſtoßen zu können.

Unſere deutſchen Landsleute ſind aufs höchſte erfreut durch Ankunft eines deutſchen Kriegsſchiffes, beſonderes da Newyork ein Hafen iſt, der nur ſelten berührt wird. In den Freizeiten, mittags, iſt das Schiff deshalb von einer zahlloſen Menge von Beſuchern geradezu mit Beſchlag belegt. Boot auf Boot kommt an, wie ein Strom ergießt es ſich über die Decke. Die große Maſſe iſt zwar ein wenig ſtörend für die Beſatzung, aber ſie zeigt doch ein wolthuendes Gefühl von Anhänglichkeit an das alte Vaterland. Es mag unter

den Beſuchern mancher ſein, der im Groll von der alten Heimat ſchied. Das Stück deutſchen Bodens, welches der Ozean ihm in Geſtalt eines Kriegsſchiffes zuträgt, zieht ſeine Sinne doch mächtig an, wie ein magnetiſcher Strom: Nähme ich Flügel der Morgenröte und flöge bis ans äußerſte Ende des Meeres — die heimatliche Erde, welche meinen Leib gebildet hat, nehme ich doch mit mir. Wenn irgend ein Gruß der Heimat, wenn Mutterſprache, Mutterlaut zu mir dringen — die Erde des Vaterlandes in mir wird ſich dann mächtig regen, alle Pulſe werden ſchneller ſchlagen, und vor dem geiſtigen Auge tauchen die alten trauten Bilder auf: Das Dorf daheim mit Wieſen, Feldern, Gärten und dem altersgrauen Kirchturm.

Kein Wunder iſt es deshalb, daß der Beſatzung, daß unſeren jungen Seekadetten es nicht an Führern fehlt, die ihnen die intereſſante Rieſenſtadt zeigen. Welch raſtloſes Drängen und Treiben in den Straßen, beſonders in den engen und unregelmäßigen Gaſſen der Altſtadt!

Ein ganz beſonderes Vergnügen macht es, den Broadway aufzuſuchen und hier das Leben der Bevölkerung an ſich vorüberziehen zu ſehen, hier zu beobachten. Das Menſchengewimmel, die verſchiedenen Figuren ſich auszuſehen, iſt faſt intereſſanter wie die gewaltige Pracht der fifth avenue. Ganz beſondere Beachtung verdient jedoch der leicht zu erreichende Centralpark mit ſeinen wunderhübſchen Spaziergängen und ſeinem prächtigen Baumwuchs. Hier iſt ein ſelten ſchönes Stück Natur hergezaubert, und es iſt kein Wunder, wenn hier auch heiteres Leben herrſcht, wenn hier der Strom der Spaziergänger nicht verrinnen und verſiegen kann. Es herrſcht freilich jetzt noch faſt Winter, und die Aprilſonne zeigt noch immer bedenkliche Launenhaftigkeit. Der Raſen iſt jedoch ſchon grün, und die Bäume treiben Knoſpen, man kann ungefähr ahnen, wie der Sommer hier auf dieſem Fleck Erde ausſehen mag.

Lange Zeit zum Verweilen haben unſere Seeleute auch hier nicht. Niemand iſt auch darüber traurig, geht es doch heimwärts, und als Newyork im Rücken liegt, als friſcher Weſtwind die Segel bläht, da herrſcht an Bord freudigſte Stimmung.

Wir haben freilich mit unſerem Schiff noch einen langen Weg zurückzulegen, die ganze Breite des Atlantiſchen Ozeans ſoll noch durchmeſſen werden. Zunächſt herrſcht mildes Wetter vor, teilweiſe ſogar heiter und ein wenig bewölkt. Das Schiff ſegelt wieder in dem Golfſtrom, und folgt deſſen Lauf bis herüber nach Europa.

Der Golfſtrom hat auf dieſem Weg eine Stelle zu durchſchneiden, welche in der Karte mit „ſtürmiſcher Region des Golfſtroms“ bezeichnet wird. Je mehr das Schiff ſich dieſer Gegend nähert, deſto rauher wird der Wind. Graue Wolken bedecken den Himmel, graugrüne Wogen türmen ſich empor. Allmählich wächſt die Briſe zum Sturm, Segel müſſen gereeft werden, und ſchwer ſchlingert das Schiff, wenn auch die Bewegungen nicht allzu unangenehm werden. Iſt es doch nicht die kurze, krauſe See der Binnenmeere auf der das Schiff einher geworfen wird, es ſind hier ganz lange Wellen, die ſich in faſt regelmäßigem Aufbau türmen und mit breiten Brechern überkämmen.

Die Räumlichkeiten des Schiffes bieten dasſelbe Bild, wie bei früheren, ähnlichen Gelegenheiten. An zwei Dingen kann man das Ende der Reiſe beobachten. Zunächſt müſſen wir während der Mahlzeiten einen Blick in die Seekadettenmeſſe thun. Bei der Ausreiſe war natürlich das Geſchirr zum Speiſen in tadelloſer Beſchaffenheit geweſen. Aber das Meer hat ſeine Tücken. Mitten in der Mahlzeit paſſiert es wohl, daß zum Reefen aufgerufen wird. Die Tiſche werden verlaſſen, und alles ſtürzt an Deck. Die Teller auf dem Tiſch ſcheinen dadurch auch angeſteckt zu werden, ein plötzliches Überholen des Schiffes kommt ihrem Thatendrang zu Hülfe, und klirrend fliegen ſie dem davoneilenden Seekadetten nach — Scherben bedeuten ja ſonſt wohl Glück, hier bedeuten ſie der Meſſekaſſe Unglück. Im nächſten Hafen wird ergänzt, aber im darauffolgenden Hafen zwar auch noch, jedoch nur das Notdürftigſte. Jetzt in der Nähe des Reiſeabſchluſſes werden nicht mehr viel Umſtände gemacht. Da tauchen ganz ſonderbar verſchiedene Taſſenmodelle zum Kaffee morgens auf. Jetzt kommt die erwähnte Region des Golfſtroms und fährt auch noch einmal unter dieſe. Am Tage nach einer ſolchen Schlacht treten die Überreſte der Armee wieder an: Wenn nur ein Henkel fehlt, oder Sprünge vorhanden

ſind, geht es noch. Aber die Dahingerafften? Wer ſchafft Erſatz dafür? Da tritt der Landſturm, die Triarier, der Taſſenarmee an. Manche Soldaten davon machen ſich noch ganz gut hierbei. Es ſind kleine weiße Töpfchen, die einſtmals die beliebte engliſche Marmelade enthielten, ſogenannte Jampots. Aber auch die Vertreter der „eiſernen Brigade“ fangen an, in die Reihen einzutreten: leere Konſervenbüchſen! Wenn das Wetter noch lange dauert, dann erobern ſie mehr und mehr das Feld. Der Seemann muß ſich zu helfen wiſſen, ſo ſchlimm wird es hoffentlich nicht werden, daß der Kaffeetiſch in die Klage ausbrechen muß: „Letzte Taſſe, die mich ſchmückte!“

Das andere Ding, was ans Ende mahnt iſt auch in der Seekadettenmeſſe zu finden. Das Schiff ſchlingert gewaltig, und keine Pforte, kein Fenſter kann geöffnet werden. Der Raum iſt wieder einmal überſchwemmt, und beim Überholen rauſcht das Waſſer von einer Seite zur andern. An Unterricht iſt in dem dunklen Raume nicht zu denken. Ganz dunkel und einſam iſt es aber doch nicht. Da ſchimmern ein paar Kerzen. Sie ſtecken in Flaſchenhälſen, und jede Flaſche wird von einer Hand feſtgehalten. Die Seekadetten beleuchten damit das Buch, welches ſie mit der anderen Hand auf dem Tiſch halten. Die Körper folgen den Bewegungen des rollenden Schiffs, und das auf dem Boden hin- und herſchießende Waſſer bricht ſich ſpritzend an den mit langen Waſſerſtiefeln geſchützten unteren Extremitäten. Die jungen Herren ſtudieren, denn — das Fähnrichsexamen naht heran, und iſt es Übereifer, fragen wir, oder hat man etwas nachzuholen?

Ein bis zwei Tage Schlingerei ſind verfloſſen, dann beſſert ſich das Wetter, und das Schiff fängt nach und nach an, mehr Tuch zu zeigen. Zuletzt erſcheinen auch wieder die Bramſegel, mit flotter Fahrt geht es weiter. Nach 14 Tagen iſt die Mündung des engliſchen Kanals erreicht. Es iſt beinah Windſtille eingetreten, und leichter Nebel hüllt die Ferne ein. Nach und nach ſinkt er nieder, und auf der faſt glatten Waſſerfläche zeigen eine Menge von Schiffen die Nähe des Landes an. Ein in der Nähe befindliches Segelſchiff bittet um einen Arzt durch das internationale Signalbuch. Es iſt

auf der Ausreise begriffen, und einer von den Leuten hat zwei Finger in einen Block bekommen beim Brassen. Der Kutter fährt herüber, der Mann wird untersucht und neu verbunden, dann kehrt das Boot zurück.

Leichte nordöstliche Brise kommt durch, zu wenig und zu ungünstig, um viel damit machen zu können. Da muß die Maschine aushelfen; und es dauert nicht lange, so sehen wir unser Schulschiff

S. M. S. „Kurfürst Friedrich Wilhelm".
Nach einer Photographie des Reichs-Marine-Amts

in den Kanal einlaufen. Diesmal wird Plymouth vermieden, dagegen das etwas weiter östlich gelegene Dartmouth aufgesucht. Die enge Einfahrt des Hafens wird passiert, der Anker fällt. Lange, rauhe Seefahrt liegt hinter der Besatzung, in Newyork war es fast noch der Winter, den man zurückgelassen, wie anders zeigt sich hier die Natur. Alles prangt in frischem Maiengrün, der Himmel ist blau, der Rauch aus den Schloten der gedrängten Häuser steigt kerzengerade in die Höhe, spiegelglatt ist das Wasser des

Hafens, und Frieden ruht über der ganzen Landschaft: Balder, der milde Frühjahrsgott, hat hier das Regiment angetreten.

Besonders interessant für die Seekadetten sind die hierliegenden beiden alten Linienschiffe Hindostan und Britannia. Beide liegen dicht zusammen und sind durch Brücken miteinander verbunden. Sie haben die Bestimmung, als Kadettenschiffe zu dienen. Die an Bord befindlichen Kadetten werden jedoch in viel jugendlicherem Alter eingestellt wie bei uns. Sie verbringen die ersten Jahre an Bord genannter Schiffe und kommen dann erst in See.

Unser Schulschiff weilt nur etwa zwei Tage hier, die Nähe der Heimat macht sich mächtig geltend, der Nordsee zu, durch dieselbe und um Skagen herum nach Kiel geht es so schnell wie möglich. Von dem fröhlich erwiderten Hurrah der in Kiel ankernden Schiffe empfangen, mit weithin auswehendem Heimatswimpel steuert das Schiff an seine Boje. Zwar ist noch eine Inspektion des Schiffes durch den Stationschef auszuhalten, das hindert aber nicht an einem fröhlichen Empfang. Da sind nicht nur Eltern und Geschwister zum Willkomm hergereist. Vor allem sind es die Gattinnen und die Kinder, die das „wieder daheim" wohl am tiefsten empfinden, bis wieder nach Jahr und Tag längere Trennung eintritt. Gattinnen und Bräuten wollen wir deshalb ein freundliches Wort für diesen Fall ins Album schreiben. Wir möchten ihm gern den Titel: „Marineweibchens Trost" geben, müssen uns aber an den einmal vom Dichter*) gewählten halten. Es ist von Ferdinand Hiller komponirt (opus 76, Heft III) und lautet:

In der Ferne.

In der Ferne brennt das Feuer
Zarter Liebe doppelt rein,
In der Ferne hüllt die Flamme
Weder Rauch noch Wolke ein.

*) Karl Ernst Kohlhauer. Dessen Gedichte Wetzlar bei J. Imgardt. Siehe auch Lyrisches Album aus dem Lahngau, Gießen, Rickersche Buchhandlung.

In der Ferne nährt die Sehnsucht
Tag und Nacht den Zauberschein;
In der Ferne brennt das Feuer
Zarter Liebe doppelt rein."

Unsere Seekadetten werden im Laufe der Jahre auch dahin gelangen, daß sie neben der „Eisenbraut", wie Körner sie geheißen, auch noch eine zweite Braut ans Herz drücken — möge denselben alsdann ein recht langer, mehr als dreißigjähriger Krieg beschieden sein!

Die erste Seefahrt ins Ausland mit ihren heiteren und ernsten Bildern liegt hinter unseren Seekadetten. Eine recht unangenehme, „ernste" Zeit tritt noch an sie heran. Gottlob! ist es nur eine kurze Spanne Zeit: Das Fähnrichsexamen in der Marineschule zu Kiel. Wir Seekadetten sind aber heute andere Menschen, wie damals, als wir zum ersten Male hier im Examen schwitzten, wir lassen uns nicht verblüffen, denn wir haben den alten Ozean bereits befahren. Also auf in den Kampf mit den Examinatoren!

Wir nehmen an, daß keiner aus der frischen, fröhlichen Schar durchfällt. Also alle sind durch, und nun heißt es — die Koffer gepackt und mit Urlaub nach Hause! Fröhlicher, jubelnder Empfang! Wie kräftig er geworden ist, wie sonnengebräunt er aussieht.

Wohl dem, der alle seine Lieben, die er vor Jahresfrist verließ, deren Gedanken und Segenswünsche ihm in weite, weite Ferne so treu gefolgt sind, gesund und munter wiedertrifft — denn es ist ein Schnitter, der heißt Tod. — —

Marineschule und Offiziersexamen.

Alles im Leben nimmt ein Ende. Auch der kurze Urlaub nach Ablegung der Fähnrichsprüfung. Es geht wieder zurück in die Pflichterfüllung, in das Vorwärtsstreben. Schön war dieser Urlaub aber doch. Nicht allein das erste Wiedersehen. Bei Freunden und Bekannten war man als Seefahrer gewissermaßen angestaunt, auch dadurch etwas verwöhnt worden. Im Anfang machte es sogar Vergnügen, die berühmten zwei Fragen zu hören: „Sind Sie auch seekrank gewesen?" „Haben Sie auch einen Sturm erlebt?"

Fast tritt an den jungen Seekadetten die Versuchung heran, bei der Abreise nach Kiel zu finden, daß der Urlaub nach Hause das Beste vom Seefahren sei. Aber „Pflicht ist eine Schuld, die jeder Mensch zu bezahlen hat, der nicht in der Gegenwart den Kredit verlieren und in der Zukunft sittlichen Bankrott machen will. Die Pflicht begleitet uns durchs ganze Leben, von unserem Eintritt bis zum Ausgang aus demselben, als Pflicht gegen Obere, als Pflicht gegen Untergebene, als Pflicht gegen Gleichgestellte, als Pflicht gegen Menschen und als Pflicht gegen Gott.“ (Smiles.)

An seine Pflichten wird der Zurückkehrende sofort erinnert, zunächst in angenehmer Weise durch seine Beförderung zum „Fähnrich zur See“. Der erste Rang ist errungen. Zwar steht man noch auf unterster Stufe, zwar hat man noch nicht viel zu befehlen. Noch gehört man zu den ganz kleinen Rädern, und es sind nur ein Paar bescheidene silberne Litzen, welche eines der äußeren Abzeichen der neuen Würde ausmachen. Es kommt aber nie auf das Äußere hierbei an. Was der innere Mensch geworden ist, was ihm ein Jahr Seedienstzeit an dienstlicher Bildung und an Charakter-Entwickelung gebracht hat — darauf kommt es an! Ein jeder frage sich selbst: wie weit er sich gekrümmt hat, um dermaleinst ein tüchtiger Enterhaken werden zu können. Am Dolch trägt der Fähnrich jetzt das silberne Portepee. Es ist silbern, schwarz und rot durchwirkt, es zeigt des deutschen Reiches Farben und ziert Dolch und Offiziersäbel in gleicher Weise. Die Hand, die nach der Waffe greift, muß das Portepee berühren, und bei der Berührung geht von ihm ein elektrischer Strom aus, der den Zeiger der Gedanken sofort auf das Wort „Pflicht“ einstellt.

In die weiten Hallen der Marineschule zieht der neue Fähnrich weiter ein. Es soll hier nunmehr gründlich und endgültig mit der Theorie Abrechnung gehalten werden. In früheren Jahren legte man diese Vorbereitung zum Seeoffizier-Examen an das Ende der Fähnrichszeit. In neuerer Zeit wird sie an den Anfang gelegt, und danach tritt der praktische Dienst in ununterbrochener Folge in sein Recht. Es hat dieses sein Gutes. Jahrelanger praktischer Dienst entfremden naturgemäß von der Schulbank. Danach wird es schwer,

ſich wiederum an ernſtes Studium zu gewöhnen. Auch ſind die Lebensalter der Eintretenden weiter vorgeſchritten heute wie nach den alten Beſtimmungen. In jungen Jahren lernt ſich aber das „Geforderte“ leichter wie in alten Tagen. Hierfür tritt ein anderes Studium als das „Verlangte“ als Erſatz ein. Es iſt dies das „Gewünſchte“, d. h. das Spezialfach, dem ſich der ältere Mann mit ganzer Zuneigung widmet, z. B. Artillerie oder Torpedoweſen.

Daneben reitet auch mancher noch ſein „Steckenpferd“ friedlicher Natur und findet darin eine zeitweilige, ſehr wohlthuend wirkende Erholung.

Was nun Lehrfächer und Examen-Anforderungen anbetrifft, ſo wollen wir unſere Leſer nicht mit Herzählung derſelben ermüden. Wer als Fähnrich zur See und handelnde Perſon damit zu thun bekommt, erfährt ſo wie ſo das Genaueſte hierüber, und für andere würde dies wenig Intereſſe haben. Wir können uns auch hier deshalb mit dem Satz begnügen: Es ſchließt mit dem Examen ab.

Dieſer Abſchluß iſt das Ziel. Wer dasſelbe im Auge behält, wird es ſtets erreichen. Es nicht aus dem Auge zu verlieren, iſt deshalb während des ganzen Lebens auf Marineſchule das Notwendigſte. Doppelt notwendig ſogar, weil das Leben ſich hier freier geſtaltet wie an Bord. Hier iſt keine Bootsfahrt mehr nötig, um ans Land zu gelangen. Man iſt am Lande und braucht nur den Portier zu paſſieren, um im Freien zu ſein.

Die Wege, die im Freien beſchritten werden, ſind nun verſchieden. Immer aber führen ſie den Fähnrich mit der Bevölkerung von Kiel und Umgebung zuſammen, und zwar mit allen Klaſſen. Denjenigen Fähnrichen, welche vom Rhein oder aus Süddeutſchland kommen, wird nun zuerſt ſehr das ganze Weſen der Schleswig-Holſteiner auffallen. Sie ſind meiſt ernſt und verſchloſſen, zurückhaltend und auch kühl berechnend. Es iſt ſchwer, mit ihnen näher bekannt zu werden, und es bedarf hierzu längerer Zeit. Hat man aber ſeinen Scheffel Salz mit ihnen gegeſſen, ſo findet man auch ihre vorzüglichen Eigenſchaften heraus. Sie ſind ihren Freunden treu, und man kann ſich auf ſie verlaſſen — in heutiger Zeit, wo ſelten noch das Wort gilt, ein ſchöner Charakterzug! Wenn man

auch sagt: Holsatia non cantat. so ist damit nicht gesagt, daß Holsatia nicht gerne frohen Liedermund höre. Die Extreme berühren sich, und dem ernsten, fast schwerfälligen Nordländer gefällt darum harmlose Fröhlichkeit bei anderen sehr wohl.

Ein im ganzen Heere fast traditioneller Zug liegt darin, daß die eigene Garnison, auch deren Bevölkerung meistens dem Garnisonierenden weniger gefällt wie andere Plätze — denn „da, wo du nicht bist, da wohnt das Glück", sagt das alte Lied. Man soll sich aber nie von solchen Vorurteilen leiten lassen. Sie machen ungerecht und sind im Wiederspruch stehend mit der Selbständigkeit. Greift deshalb hinein ins volle Menschenleben, und sucht von dem, was Ihr packt, das Gute heraus! Vor allen Dingen wird hierdurch Einseitigkeit und Hochmut vermieden. Eine gewisse Zurückhaltung und Vorsicht muß sich der Offizierstand auferlegen. Damit ist aber nicht gesagt, daß er anderen Ständen mit wegwerfendem Hochmut gegenübertreten soll. In Benehmen, Anstand und guter Sitte soll er von Anfang an als Beispiel für andere sich fühlen. Er soll selbst dabei dem guten Beispiel folgen, welches ihm vom Throne her gegeben wird: Ein König findet das rechte Wort, um sowohl mit dem Minister, wie auch mit dem armen Bäuerlein zu reden. Wenn ein Mensch nach Oben kriechend und nach Unten hin grob ist, so sieht man ihn gern scheiden. Man soll aber den Offizier und Fähnrich gerne „kommen" sehen. Die ganze Bevölkerung soll Zutrauen zu ihm haben. Die Bevölkerung sendet ihre Söhne in das Heer und in die Flotte. Jeglicher militärischer Vorgesetzter aber ist ein Waffenlehrer, ein Erzieher der Nation. Selbst in dem kleinen Kreise einer einzigen Korporalschaft.

Wer lehren will, muß selbst gelernt haben. Des deutschen Kriegers Lehrmeisterin ist in erster Linie die Walküre. Ihr Werk ist vollbracht, wenn der junge waffentragende Germane im Toben des Kampfes ihr nach Urväter Sitte stolz entgegenschreiten, wenn er ihr kühl ins Auge sehen kann. Die Walküre ist jedoch eine wunschlose Maid. Sie giebt in Friedenszeiten auch anderen Göttinnen Raum, sie läßt die Menschen in fröhlichen, geselligen Verkehr treten. Diesen zu suchen, ist für den zukünftigen Offizier eine Notwendigkeit.

Wer irgendwie Familienbekanntſchaften, wer irgend welche Beziehungen hat, thut gut daran, ſie zu pflegen. Er wird dadurch bald weitere Bekanntſchaften machen und wird auch oft und gern die Gelegenheit ſuchen, den Salon, den Ballſal zu betreten.

Tanzen iſt ja weiter kein Lebenszweck. Aber der Tanz bringt mit allem, was darum und daran hängt, den Fähnrich und jungen Offizier immer wieder in Berührung mit der Damenwelt. Der Umgang mit der feingebildeten Dame wirkt ſtets veredelnd. Er erzeugt die echte Ritterlichkeit, welche in dem Weibe die eigene Mutter achtet. Es giebt in einer alten Handſchrift ein Bild, welches die Frau im Schutze der Ritterlichkeit darſtellt: Eine Frau ſitzt mit gebundenen Händen auf der Erde. Ein gepanzerter Ritter raſtet daneben, ruhig hingelagert. Wir wollen es zu deuten verſuchen: Die Feſſel, welche dem Weibe die Hand bindet, iſt die Schwäche. Des Ritters Panzerhemd iſt der feſte Charakter, der des Weibes Schwäche nicht mißbraucht, ſondern ihr Schutz bietet.

Aus unſerer eigenen Kadettenzeit entſinnen wir uns gern einer Kieler Familie, welche freundlich den noch etwas heimwehkranken Seekadetten von Zeit zu Zeit empfing, ihn auch in anderen Familien einführte. Das iſt nun lange her, und die beiden alten Leute deckt längſt der kühle Raſen da draußen vor dem Thore der Stadt. Bis auf den heutigen Tag aber lebt für ſie weiter eine treue dankbare Erinnerung.

Der Landaufenthalt, der hier auf Marineſchule dauernd Gelegenheit bietet, mit anderen Menſchen und Perſonen in Berührung zu kommen, führt auch den Fähnrich zu Liebesmahlen, zu gemeinſchaftlichen Feſtgelagen ꝛc., wie ſie z. B. am Allerhöchſten Geburtstage vorkommen. Auch hierfür können wir Worte uralter Weisheit anführen, die aus einem Munde kamen, deſſen Beſitzer ſeine Germanen nur zu genau kannte, in ihren Schwächen und in ihren guten Seiten. Wotan wendet ſich in der Edda an den zu Belehrenden mit den Worten:

„Lodfafner, lerne belehrenden Rat
und nutze, was Du vernommen:

Die Runen des Hohen hörteſt Du recht,
nun lauſche den Regeln des Lebens“;

und er weiſt den Menſchen beim Gaſtmahle hin auf folgendes:

„Die beſten Freunde beim Biergelag
Werden ſich wetzen und hetzen;
Und ewig nicht endigt der alte Streit,
Wo Gaſt wider Gaſt erglühte.

Ein Rat nur iſt nütze: Reißaus nimm,
Sobald Du ins Reizen geraten;
Der bedenkt nicht genug, wer den Nachbar verhöhnt,
Daß Hohn ihm Haß erſchwatze.

Ein Tölpel ſitzt bei Tiſche ſtumm
Oder murmelt und macht Grimaſſen,
Doch trank er ſein Teil, dann tritt zu Tag
Sogleich ſein ganzes Weſen.

Man halt an den Met ſich, halt aber Maß,
So ſchwatzt man und ſchweigt wies nötig.
Und ziehſt Du zur Ruhe Dich zeitig zurück,
Wird keiner das Dir verdenken.

Nicht ſo gut iſt dem Menſchen der Met, als man glaubt,
Und die böſeſte Wegkoſt wählte,
Wer ſich betrinkt! Jedweder Trunk
Stiehlt ihm ein Stück Verſtandes.

Herden wiſſen, wann Heimkehrzeit,
Und gehen dann von der Graſung;
Aber der Unkluge achtet nie
Auf das rechte Maß ſeines Magens.“

Aus derſelben Edda-Überſetzung (von Wolzogen) wollen wir noch eine Strophe anführen, welche hierher gehört:

„Der rechte Vorrat giebt ruhigen Schlaf
Sogar in der grimmigen Herbſtzeit,
Wann fünfmal das Wetter wechſelt am Tag,
Und wie viel mehr noch im Monat.“

Damit ſind hier nun nicht mehr „dürre Scheite und Schindeln zum Dach“ gemeint. Aber es handelt ſich hierbei um „Eigentum und Wirtſchaft“. Wer ruhigen Schlaf haben will, ſorge dafür, daß er einen nie ausgehenden Vorrat von Ordnungsſinn für ſeine Finanzen habe. Wer zu wirtſchaften verſteht, weiß, daß unvorhergeſehene Ausgaben immer einmal eintreten, aber er wird ſie ruhig kommen ſehen, ſobald er ſich vernünftig eingerichtet hat, er kann dann ruhig das Wetter wechſeln ſehen. Wir führen dies hier an, weil

Geſchützturm eines Torpedobootes.
Nach einer Photographie des Reichs-Marine-Amts.

die größere Freiheit der Bewegung hier am Lande zwar den Vernünftigen nicht verführen kann. Derſelbe iſt überall gefeit, ſchon durch die Überlegung, daß er nur zum Teil auf eigenen Füßen ſteht und daß er auf Koſten ſeiner Eltern und Geſchwiſter vergeuden würde.

Wer jedoch leichtſinnig veranlagt iſt, der widerſtehe dem Anfang. Eine einmal verfahrene Karre iſt ſchwer wieder aus dem Moraſt herauszuholen. Es würde ſich empfehlen, wenn über die Gefahren des Wechſelaufnehmens, über Bürgſchaftleiſtung, Schuldenmachen und

Hazardspiel eine eindringliche Belehrung stattfinden würde. In des Kaisers Uniform Newyork zu besuchen, war eine Freude — als Ausgestoßener in Castle Garden landen zu müssen, ist eine traurige Geschichte.

Kommandierung zu Spezialkursen.

Nach Ablegung der Offiziersprüfung werden diejenigen Fähnriche, welche bestanden haben, an Bord der Artillerie-Schulschiffe, sowie auf das Torpedoschulschiff und zur Marine-Infanterie kommandiert. Zweck dieser Kommandierung ist Spezialausbildung in diesen wichtigsten Waffen. Es darf uns nicht wunder nehmen, daß auch der Infanteriedienst hiermit berücksichtigt ist. Es kommt oft genug vor, daß von Bord der Schiffe die Landungskorps zu Expeditionen ausgesandt werden. Meistens sind dies nur kurze und vorübergehende Entsendungen. Da es sich dabei aber stets um ein kriegerisches Auftreten handelt, so müssen Offiziere und Mannschaften auch völlig als Landtruppen ausgebildet sein. Der Seeoffizier muß stets auf diesem Gebiet ebenfalls auf dem „Laufenden" sein. Die Wichtigkeit davon wird lebhaft illustriert durch die neuesten Ereignisse in China. Hier tritt sogar der Ausnahmefall ein, daß dauernd die ausgeschifften Landungskorps der Kreuzer an Land stationiert sind, und als völlige Landtruppe bei den Kämpfen um Tientsin Verwendung finden. Sie haben hier gezeigt, was sie auf diesem Gebiete gelernt hatten — Offiziere sowohl wie Matrosen.

Ueber die Wichtigkeit von Spezialausbildung in der Artillerie und im Torpedofach brauchen wir weiter kein Wort zu verlieren. Da es sich hier um die Hauptwaffen handelt, so leuchtet der Zweck jedem ein.

Jeder Spezialkursus schließt mit einer Prüfung ab. Die Zusammenstellung der Prüfungsergebnisse zählen mit bei Feststellung des Gesamtergebnisses der Seeoffiziersprüfung.

Damit ist die hauptsächliche wissenschaftliche Ausbildung der Fähnriche zur See beendet und dieselben können von dem Inspekteur des Bildungswesens die Erlaubnis zum Tragen des Offizierssäbels erhalten.

Kommandierung auf Schiffe, Offizierswahl; Beförderung zum Leutnant zur See.

Der Fähnrich gehört von nun an völlig dem praktiſchen Dienſt an. Die vorhergegangene Ausbildung hat auch den Fall des Krieges im Auge behalten und iſt in kurzer Zeit eine ſo abgerundete Erziehung erreicht worden, daß der Fähnrich jetzt ſchon imſtande iſt, bei einer Mobilmachung die Stellung eines Leutnants zur See auf den Schiffen der Hochſeeflotte einzunehmen. Noch zwei Jahre hat der Fähnrich in dieſem praktiſchen Dienſt zu verbleiben. Aber nach einjähriger Dienſtzeit bereits werden die Fähnriche auf Grund eines Dienſtzeugniſſes zur Offizierswahl geſtellt.

Dieſe Wahl hat den Zweck, nur geeignete Elemente dem Offizierkorps hinzuzufügen. Das ganze dienſtliche und außerdienſtliche Benehmen des zur Wahl Geſtellten redet hier mit. Volle drei Jahre hindurch iſt derſelbe von ſeinem Vorgeſetzten beobachtet worden. Während der ganzen Zeit iſt ſein Dienſteifer und ſeine Zuverläſſigkeit geprüft worden. Hat der junge Mann die nötige nobele Geſinnung erkennen laſſen, hat er ſich in Sitten und Manieren feingebildet gezeigt? Das ſind Fragen, welche hier geſtellt werden. Die allererſte Erziehung im Elternhauſe üben eine nicht zu unterſchätzende Einwirkung aus, auf Beantwortung gerade der letzteren Fragen. Alle praktiſchen und theoretiſchen Prüfungen ſpielen ja ihre bedeutende Rolle beim Vorwärtskommen eines Offiziersaſpiranten. Hier tritt noch einmal in der Offizierswahl eine ſehr ernſte Prüfung auf, die nicht Wiſſen und Können abwägt, die aber den Menſchen als ſolchen ins Auge faſt. Dieſe Offizierswahl kennzeichnet am ſchärfſten den hohen Standpunkt des deutſchen Offizierkorps. Da giebt es keinen Stellenkauf, da gilt keine Protektion, da heißt es nicht mehr: „Die Werbetrommel geht im Reich, der Kaiſer braucht Soldaten," und alles was arbeitsſcheu, im bürgerlichen Leben verkommen und abenteuerluſtig iſt, kommt angeſtrömt, iſt zu allen Stellen im Offizierkorps befähigt, wenn das Kriegsglück hold iſt, deſertiert auch aus allen Graden und baumelt am Galgen oder wird durch die Spieße gejagt — Landsknechte und Raufbolde aus aller Herren Länder. Der deutſche Bürger iſt es heute der des Kaiſers Rock trägt, der

sich um Flagge und Fahnen schart, der Haus und Hof verläßt, um den heimischen Herd zu schützen. Der Offizier, der diesen Bürger lehrt und führt, muß ein unter den Besten Auserlesener sein, dem man kostbares Gut unbedenklich anvertrauen kann.

Erst die zum Offizier gewählten Fähnriche können deshalb zur Beförderung vorgeschlagen werden. Sobald die Beförderung eintritt, wird gleichzeitig das Dienstalter, die Anciennität festgestellt. Maßgebend hierfür sind die Dienstzeugnisse, im praktischen Dienst erworbene, und die Gesamtergebnisse der Seeoffizierprüfung.

Wir haben mit dem bis jetzt Gesagten einen gewissen Abschnitt in unserem Buche erreicht. Die erste Zeit an Bord, das erste Jahr haben wir genauer geschildert und ließen damit vor dem Leser den ganzen Umfang des Lebenskreises erscheinen, in dem sich der zukünftige Seeoffizier bewegt. Segeln und dampfen, immer gerüstet zum Kampfe mit den Menschen und den Elementen, sehen wir ihn in diesem Kreise auf seinem Posten. Die Bilder wechseln — wer könnte sie alle erschöpfen, der Offizier bleibt, wohin ihn der Dienst sendet, immer derselbe. Er zeigt sich nur als Frucht seiner Erziehung auf dem Schulschiff und von demselben an. Aus der Fähnrich- und aus der Leutnantszeit wollen wir nun noch einzelne Bilder nur zeigen, sie werden dem Leser genügen.

Der Fähnrich als Vorgesetzter.

Der junge Seekadett hat mit der Beförderung zum Fähnrich zur See einen wichtigen Schritt gethan, viel wichtiger, als er selbst wohl ahnen mag. So klein der Rang im großen Betrieb auch ist, so teilt er doch denselben mit vielen Tausenden in Heer und Flotte. Er ist Unteroffizier, Portepee-Unteroffizier geworden. Er ist damit Vorgesetzter geworden, der selbst gehorchen lernte, um nunmehr befehlen zu können.

Es sind zwar nur kleine Abteilungen, eine Geschützmannschaft, eine Korporalschaft, eine Bootsbesatzung, welche ihm speziell unterstellt sind, auch wechselt häufig genug die Station des Fähnrichs, bald hat er an Deck, bald auf der Kommandobrücke, bald unter Deck seinen Dienst zu verrichten. Überall ist er Vorgesetzter des

Brandenburgische Flotte auf hohes See. Nach dem Gemälde von Kieve Verschuier.

Matrosen im allgemeinen. Die Aufgabe, Untergebene beurteilen und behandeln zu müssen, tritt an ihn also heran. Die Paragraphen der Dienstvorschriften, der Disziplinar- und sonstigen Strafordnungen zur Anwendung bringen zu können, ist hierbei das wenigste. Die Hauptsache ist nicht der tote Buchstabe, wohl aber das Taktgefühl des Vorgesetzten, welcher die Vorschriften anwendet. Obenan steht bei richtigem Taktgefühl geschrieben: „Geh bei allen Dienstverrichtungen Deinen Untergebenen voran als gutes Beispiel und sei gerecht, dann folgen sie Dir durch dick und dünn alle zusammen, Mann für Mann."

Strenge Gerechtigkeit ohne Ansehen der Person ist das Rückgrat guter Disziplin. Der Feind der Gerechtigkeit ist das Vorurteil, sei es, daß es ein günstiges, oder ungünstiges ist. Gegen das Vorurteil soll der Vorgesetzte aber immer ankämpfen, er soll es nie aufkommen lassen durch Meinungen früherer Vorgesetzten eines Untergebenen. Jeder Untergebene, welcher dem Fähnrich unterstellt wird, sei ihm ein neuer, gänzlich unbekannter Mensch, den er studieren muß, dafern längeres Zusammensein Gelegenheit bietet. Es genügt nicht, zu beobachten, daß ein Mann Mängel in seinem Dienst zeigt. Es handelt sich darum, herauszufinden, woher sie stammen: schlechte Veranlagung, verkehrte Behandlung ꝛc.

Es ist deshalb auch von großem Wert, wenn der Vorgesetzte nicht die Untergebenen nur als „Schiffsnummern" betrachtet. Schon der junge Fähnrich soll ihn als Menschen kennen zu lernen sich bemühen. Er soll seine Familienverhältnisse und sein Vorleben ergründen, er soll sich seiner ökonomischen Verhältnisse annehmen und ihm ein Ratgeber sein, ein Vertrauensmann. Bei Leuten, welche lange Strafregister haben, ist nicht das verdammende, ausmerzende Prinzip, sondern stets das erhaltende anzuwenden, so lange irgend eine Aussicht auf Erfolg vorhanden ist. Dazu gehören Mühe und Geduld wie sie der Gärtner aufwendet, der aus einem krummen Knorren einen geraden Stamm zurecht biegt.

Auch ist es gut, wenn in allen Fällen und bei jedem Individuum die Frage aufgeworfen wird: wie wird dasselbe sich im Kriege, sei es mit Menschen oder Elementen, benehmen?

So lange Waffen getragen werden, hat es zweierlei Arten von Soldaten gegeben: Kriegs- und Friedenssoldaten. Beide treten aus der großen Masse bei der betreffenden Gelegenheit hervor. Aus der Geschichte wollen wir hierfür als Belag einen athenienſischen Bürger zitieren, der wie alle Bürger ebenfalls Waffen tragen mußte. Das Schwert ward ihm aber fast mit Gewalt in die Hand gedrückt, nachdem er vorher durch sein furchtbares Mundwerk den Krieg mit Sparta geschürt hatte. Wir meinen den Gerber Kleon. Bei Amphipolis nahm das Großmaul schleunigst Reißaus, als Brasidas überraschend angriff. Brasidas starb den Heldentod, er starb nur einmal, aber zehn Tode starb der feige Kleon, als er auf der Flucht erschlagen ward. Kaiser Wilhelm der Große, Feldmarschall Graf Moltke, Admiral Collingwood, Nelsons Freund, waren stille und bescheidene Naturen von wenigen Worten. Der junge Napoleon steht auf der Kriegsschule schweigsam und einsam abseits von seinen Kameraden. Seidlitz dagegen ist als junger Leutnant bei allen tollen Streichen der tollste, aber er zeigte nicht den Bramarbas, wohl aber den kecken Reiter voller Wagemut.

Derartige Seidlitznaturen stecken in manchem Matrosen drin, der ein langes Sündenregister in Friedenszeiten hat. Grund hierfür ist nur Mut und Kriegstüchtigkeit, welche im Frieden höchstens auf der Raa beim Reefen, im Boot bei schwerer See austoben können. Der liebenswürdige Schwerenöter schwadroniert in Friedenszeiten — die Napoleons- und Collingwood-Naturen schauen im Feldzug mit größter Seelenruhe dem feindlichen Geschütz in den Rachen. Sie bleiben im Kugelregen ebenso ruhig wie vorher in der Garnison. Der junge Vorgesetzte gerät leicht in Versuchung, einen Untergebenen schnell zur Bestrafung zu melden. Schnelle Strafe ist manchmal auch ganz gut angebracht und wirkungsvoll. Wer sich jedoch die Mühe gab, den Untergebenen genau kennen zu lernen, wer menschliche Gründe gegen dienstlichen Strafzwang abzuwägen vermag, wird stets sparsamen Gebrauch von Meldungen machen. Der Vorgesetzte ist der Untergebenen halber da, er soll Bestrafungen durch seine Aufsicht verhindern. Besitzt ein Vorgesetzter, selbst in kleiner Stellung, das hochachtungsvolle Vertrauen seiner Unter-

gebenen, dann wirkt seine mündliche Zurechtweisung oft mehr wie eine Arreststrafe.

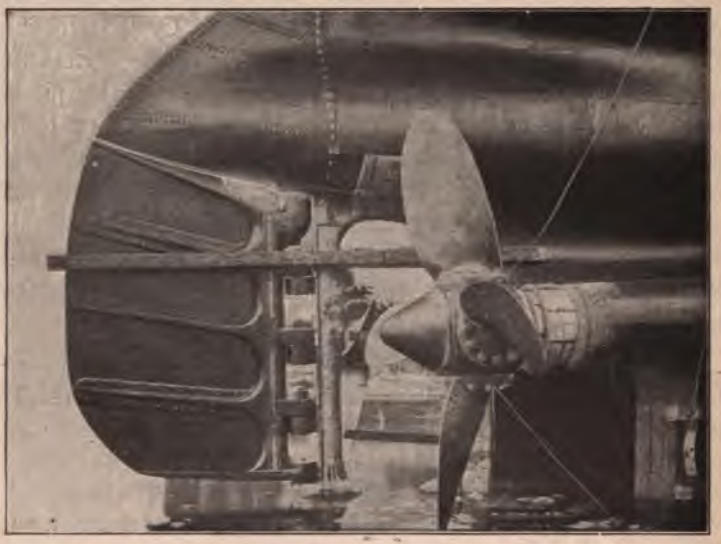
Was das Vertrauen anbetrifft, so zeigt sich hier von jeher eine ganz seltsame Erscheinung. Der Vorgesetzte kann sich geben, wie er will. Er kann poltern und wettern, er kann freundlich ermahnen, er kann mit wenigen scharfen Worten zwischenfahren: der Matrose, der einfache Soldat, fühlt immer wahres Wohlwollen, wirklich teilnahmvolles Herz für den Untergebenen heraus. In Heer und Flotte ist deshalb zu unserem Heil das eine Gefühl bei allen Offizieren großgezogen, schon seit Dezennien und Generationen, welches die Thätigkeit des Vorgesetzten stets auf „die Sorge für die Untergebenen" hinlenkt. Der Vorgesetzte denkt sich in den Untergebenen herein, denkt und sorgt dann für ihn, solange das Dienstverhältnis dauert. Aber selbst, wenn beide Teile längst den Rock des Kaisers ausgezogen haben, dann bleibt dies Gefühl noch lebendig. Wo ein alter, außer Dienst befindlicher Offizier für einen ehemaligen Unteroffizier oder Matrosen eintreten kann, wo er ihn versorgen kann, da thut er es mit Freuden.

Die Zeit rollt eilenden Flugs dahin, sie zerstört das Jugendliche, läßt die Menschen altern. Gute Kameradschaft und erworbenes Vertrauen, fest eingewurzeltes Pflichtgefühl kann sie nimmer rosten machen.

Im Rettungsboot.

Der große Kreuzer befindet sich in der Nordsee draußen auf Rekognoszierungsfahrt, weit hinter ihm liegt das Geschwader in Marschformation, mit ganz langsamer Fahrt dahindampfend. Um so schneller saust unser Kreuzer dahin. Es ist früh morgens. Die Sonne ist aufgegangen und hinter bleigrauem Gewölk verschwunden, nur ein blaßroter Streifen über dem Horizont hat ihr Auftauchen angezeigt. Graue Wogen ringsum, wie in einem Kessel wallend, quirlend, rauschend und mit dumpfem Schlag zusammen- und übereinander brechend. Trübe und undurchsichtige Luft, Wind und Sprühregen. Es ist Sonnabend früh, und das „rein Schiff" machen hat begonnen. — Schriller Möwenruf, pfeifender Wind und rastloser Kampf der Schiffsschrauben im Wasser.

Der Stewardsmaat erscheint verschlafen auf Deck und bringt dem Offizier der Morgenwache eine Kanne mit Kaffee und trägt vorsichtig die dazugehörige Tasse! Endlich! denkt dieser. Ein warmer, belebender Schluck thut gut bei diesem Wetter. „Fähnrich der Wache!“ „Hier, Herr Leutnant!“ „Nehmen Sie auch eine Tasse, bei dem feuchten Wetter kann man so etwas brauchen!“ Die Tassen füllen sich und werden geleert. Der Oberleutnant hält aus



Schrauben und Ruder des Schnelldampfers „Deutschland“
Erbaut von der Stettiner Maschinenbau-A.-G. „Vulcan“.

dem reichen Schatz seiner Erfahrung eine kurze Belehrung des Fähnrichs für angebracht. „Sehen Sie, Kaffee ist noch das beste Getränk, um sich auf beschwerlicher Wache einigermaßen zu restaurieren. Auf Mittelwache kann man es zwar nicht haben, aber man thut dann gut, nur einen Schluck von ganz leichtem Wein oder Bier zu nehmen. Bei Nachtdienst hält nicht Trinken aufrecht. Die Hauptsache ist Essen. Das Butterbrod des Hundewächters ist es, was frisch erhält, auf Madeira oder Kognak bekam ich anderen Tages immer Kopfschmerzen. Ich kenne auch keine größere Gemeinheit wie

die, welche darin liegt, dem Hundewächter das Butterbrot, vom Steward sorgsam an seinen Platz gestellt, vor der Nase wegzu —" Hier wird der Redner unterbrochen. Es ist nur ein kurzer Ruf, aber er genügt, um Kanne und Tassen beiseite fliegen zu lassen:

„Mann über Bord!"

„Zweiten Kutter klar!" „Rettungsboje nachwerfen!" Fast gleichzeitig ein rascher Griff am Maschinentelegraphen. Die Maschine stoppt. Wo treibt der Verunglückte? Eben kommt er hinten am Heck zum Vorschein. Die rote Boje wird ihm zugeworfen, man sieht, wie er danach langt, in seiner Angst aber anstatt zuzugreifen sie mit den Händen in einer ungeschickten Stoßbewegung fast wieder von sich abschiebt. „Faß die Leine*), dann über den Kopf stülpen!" schreit ihm ein Fähnrich vom Heck aus zu! Die Maschine arbeitet rückwärts, das Schiff fängt an zu stehen und: „Rettungsboot klar zum Fiehren!" meldet der Fähnrich, welcher das Boot kommandiert.

„Bootsmannsmaat, stehen Sie klar bei der Fangleine vorne. Fiehr weg!"

Die Blöcke der Taljen (Flaschenzüge), in welchen das Boot hängt, rauchen, mit solcher Schnelligkeit schießen die Läufer durch. Mit klatschendem Geräusch kommt der Boden des Bootes ins Wasser. Riemen werden beigenommen, das Boot setzt ab. Den Winkflaggen aus dem Marse folgend, wird ausgerudert. „Es steht doch viel See", bemerkte der Fähnrich. „Es sieht vom Schiff aus garnicht so toll aus" — antwortet der Bootsmannsmaat am Ruder — „aber freilich, hier unten spürt man es". Das Boot schießt dahin, dort muß der Mann treiben. „Wir müssen ihn doch bald haben." Aber die Kämme der See verhindern rechten Ausblick, einmal schien es so, als ob da drüben etwas Rotes im Wasser schwämme, es wird darauf zugehalten. Ein Blick sucht die Winkflagge an Bord — aber das Schiff ist nicht mehr zu sehen, kaum ein Schatten in dem Schleier niederrauschenden Regens deutet seinen Standort an.

„Das fehlte gerade noch" — brummte unser Fähnrich im Boot. Jetzt hat der Regen auch noch das Boot erreicht, der Wind,

*) Um den Außenrand der Rettungsboje hängen Buchten von dünner Leine herum.

der Bö, pfeift, packt das Boot und treibt es vorwärts, das Boot liegt zum Kentern. Minuten vergehen. Endlich ist die Regenbö vorübergebraust, es wird lichter. Aber wo mag der Mann treiben?

Graublauer Dunstschleier hüllt noch immer das Schiff ein, von dort ist kein Wink zu erhalten, das Boot ist auch schon ziemlich weit abgekommen davon. Der Fähnrich richtet sich im Boot auf, so hoch wie möglich, um Rundschau zu halten. Nirgends etwas zu sehen.

Schriller Möwenschrei! Da drüben von Luvard her. Unwillkürlich fährt der Fähnrich herum und richtet sein Auge dorthin, wo die Möwen schreien. „Was sie nur haben mögen, die Schreihälse, sonst zerstreut um den ganzen Horizont, nun alle auf einem Klumpen, als ob da etwas im Wasser treibe!“ „Sollte das etwa?“ — „Ruder hart Backbord, pullt aus, was das Zeug hält!“ Von mächtigen Fäusten getrieben, biegen sich die Riemen (Ruder), das Boot kämpft sich durch, auf die Stelle zu, wo die Möwen kreischen. Jetzt erklettert das Fahrzeug einen Wogenkamm, man sieht herab in das Thal davor und: „da ist er!“ tönt es erleichtert. Im nächsten Moment ist das Boot bei ihm. Der Verunglückte hängt matt und kraftlos in dem Korkring. Als man ihn ins Boot nimmt, stöhnt er auf und zuckt schmerzhaft zusammen. Vorsicht! Er scheint verletzt zu sein — da, an der linken Hüfte.

Der Kreuzer hat gedreht und kommt mit geringer Fahrt auf das Boot zugesteuert. Er manövriert so, daß das Boot möglichst kurze und günstige Fahrt zurück an Bord hat. Jetzt legt es unter den Bootsdavids (Kränen zum Aufhissen) an, die Taljen sind gehakt, und schnell schwebt das Boot mit seinen Insassen in die Höhe.

„Herr Leutnant, der Mann ist beim Überbordfallen aufgeschlagen und hat sich verletzt, wir müssen ihn mit dem Krankenstuhl an Deck nehmen!“ meldet der Fähnrich aus dem Boot.

Die Bugtalje.

Unter Talje versteht der Seemann das, was sonst Flaschenzug genannt wird. Die Kraft des Menschen wird durch Taljen vervielfältigt. Unter Bugtalje versteht man eine kleine Talje, welche beim Festmachen der schweren Segel benutzt wird. Die Hauptmasse

des festzumachenden Segels kommt in die Mitte und wird dort in einem Klumpen — Bug genannt — zusammengestaut. Die Bugtalje dient dazu, diesen Bug im letzten Stadium möglichst hoch und glatt aufzuholen.

Die Segel sind festgemacht. Die Mannschaft entert nieder. „Obermatrose Schulz, Sie sollen zum Herrn Fähnrich vom Top kommen!“ So lautet die Botschaft an die Nr. 2 der Marsraa. Der im Mars stationierte Fähnrich läßt ihn nach dem Wegtreten zu sich kommen.

„Obermatrose Schulz, ich habe bemerkt, daß Sie sich beim Segelfestmachen öfters an der Bugtalje festhalten. Unterlassen Sie das in Zukunft; denn Sie wissen, daß Sie hierbei Gefahr laufen, herunterzustürzen. Die Bugtalje soll zwar belegt werden, sie wird aber auch verhakt, in einem unglücklichen Moment bekommen Sie alsdann den ausscherenden Läufer in die Hand und fallen an Deck.“

„Zu Befehl, Herr Fähnrich.“

Nach einigen Tagen wird wieder einmal Segel festgemacht, die Maschine sorgt allein für Fortkommen. Der Fähnrich des Tops (Top bedeutet Mast), der seine Station im Mars*) hat, steht auf dem Eselshaupt und greift gelegentlich mit in die Falten des zu verstauenden Segels am Bug — er verfügt über eine ziemlich große Handschuhnummer — und es schafft gehörig, wenn er einmal mit in das Segel hineinlangt. Einen Augenblick verschnauft er, dann sich umsehend, fährt er wütend los: „Obermatrose Schulz, ein Donnerwetter soll Ihnen ins Genick fahren, Sie halten sich ja schon wieder an der Bugtalje, lassen Sie augenblicklich los!“ — Zu Befehl, Herr Fähnrich!“ — „Hol Sie der Teufel mit Ihrem „zu Befehl“, Sie sollen sich nicht in Ihrer Gedankenlosigkeit in Lebensgefahr begeben!“

Die Segel sind fest, alles entert nieder. Der Fähnrich und der älteste Unteroffizier warten bis zuletzt. „Das ist rein zum Verrücktwerden mit dem Schulz“, sagt ersterer. „Ich sehe ihn noch eines Tages von oben herunterstürzen, es wäre jammerschade; denn es ist doch ein fixer Matrose, so einer alten Schlages, welcher auf Segelschiffen gefahren hat.“ — „Die guten Leute, Herr Fähnrich, sind immer die

*) „Mars“ ist dasselbe, was bei uns in Deutschland von der Binnenbevölkerung „Mastkorb“ genannt wird. „Mastkorb“ ist ebenso falsch als ob man statt „Weißbier“ „Kognak“ sagen würde.

Waghälſe. Stürzt 'mal einer von oben, dann kann man ſicher darauf rechnen, daß es ein tüchtiger Kerl iſt. Was nicht viel gefahren hat auf Raaſchiffen, iſt nicht ſo dreiſt, das hält ſich immer an einem ſicheren Tau feſt. Das Abſtürzen trifft immer die beſten, gerade ſo wie die verdammten verirrten Kugeln. Als wir in Tientſin das infame chineſiſche Mordgeſindel herauspfefferten, wars ebenſo. Man war ſelber mit der Landungskompagnie noch garnicht recht im Gefecht drin und ſah noch gar keinen Feind. Nur an einer entlegenen Ecke ſah man Ruſſen oder Japaner ins Geſchirr gehen mit den Zopfträgern. Und dann kommt plötzlich ſo ein vereinzeltes Vieſt von Kugel angeſauſt, und dann ſchlägt einer aus der Kolonne lang hin — und jedesmal einer von den beſten Leuten. Hol der Teufel die verirrten Kugeln!"

Eine Zeit lang hat's gefruchtet und Schulz hat eine heilige Scheu vor der Bugtalje. Allmählich beruhigt ſich der Fähnrich und achtet nicht mehr ſo ſcharf auf ihn — hat er doch genug zu thun und muß beim Segelmanöver alles im Auge behalten. Wochen und Monate vergehen. Das Schiff liegt im Hafen und hat Segel los gemacht zum Trocknen. Jetzt erſchallt das „alle Mann auf, klar zum Manöver!" und die Segel ſollen wieder feſtgemacht werden.

Alles arbeitet angeſtrengt auf den Raaen. In unglaublich kurzer Zeit ſind die Segel verſchwunden, die Mannſchaften legen bereits von den äußeren Teilen der Raaen, von den Nocken ein. Da — ein kurzer Schrei vom Marsſegel, ein ſurrender Laut, wie wenn Tauwerk über eine Blockrolle raſch dahin führt, die Bugtalje hängt loſe und halb ausgeſchoren herunter, durch die Luft ſauſt etwas wie ein ſchwerer Körper hernieder. Was war das? Obermatroſe Schulz — ſein Platz iſt leer, er hat die oft gehörte Warnung wieder einmal vergeſſen, ſein Verhängnis hat ihn ereilt, er iſt heruntergeſtürzt. Faſt unwillkürlich beugen ſich oben alle Köpfe vor — da unten auf Deck muß etwas liegen jetzt, ein menſchlicher Körper im Blut ſchwimmend. Aber an Deck liegt nichts. „Herr Fähnrich, der muß in die Laſt, oder in die Batterie geſtürzt ſein, ſie ſtehen alle um das Großluk und ſehen herunter!"

Die Segel werden vollends feſtgemacht. Still und betreten

entert die Mannschaft nieder, jeder fühlt, wie eine eisig kalte Hand, die Hand des Schicksals, in das volle Leben hereingefahren ist.

Der Kommandant läßt den Fähnrich des Mastes rufen und erkundigt sich danach, wie das Unglück gekommen ist. Mit Bedauren hört er von der Unvorsichtigkeit des Gestürzten melden, wie oft er ermahnt sei, und wie er dennoch im Eifer des Dienstes wieder nach der Bugtalje gelangt habe. „Schade um ihn, er war ein braver, tüchtiger Matrose!“

Aus der Tiefe eines Luks taucht nun der Stabsarzt auf. Noch ehe er den Mund zur Meldung aufgemacht, erfolgt schon von Seiten des Kommandanten die Frage, „lebt er noch, ist er stark verletzt?“ Der Stabsarzt meldet darauf: „Der Bootsmann hat, um die Segelkoje unter dem Großluk zu lüften, alle darüber befindlichen Luken öffnen lassen. Obermatrose Schulz ist in die Segelkoje gefallen, die Segel haben die Gewalt des Falles gebrochen. Er hat einige Hautschürfungen, ist auch etwas gedröhnt und steif im Kreuz — nach ein paar Tagen kann er wieder Dienst thun. Gebrochen ist nichts!“

„Mehr Glück wie Verstand!“ — brummt der Kommandant — „wenn er aus dem Lazarett entlassen ist, dann stellen sie ihn zum — Strafrapport, wir wollen ihm den Verstand ein wenig schärfen!“

Der Fähnrich als Korporalschaftsführer.

Es sind wenig mehr als ein Dutzend Matrosen, welche zu der Korporalschaft gehören. In erster Linie richtet sich die Aufmerksamkeit des Führers auf die Kleiderwirtschaft der Leute. Die sachgemäße Reinigung und Behandlung der Handwaffen spielt natürlich auch eine große Rolle und wird durch strenges Mustern genau im Auge behalten. Mit der Kleiderwirtschaft ist es eine ganz von der Kammerbekleidung der Armee abweichende Sache in der Marine. Beim Landsoldaten ist der Staat Eigentümer der Montierungen. In der Flotte erhält jeder Löhnungsempfänger ein monatliches Kleidergeld. Die erste Ausrüstung wird vorschußweise verabfolgt und das Kleidergeld solange eingezogen, bis die Kosten der Ausrüstung gedeckt sind. Nach etwa Jahresfrist ist der Matrose Eigentümer seiner Uniformstücke. Bei sauberer und sorgfältiger Behandlung werden Ersatzstücke nur in geringem Maße notwendig. Der Mann kann dann am

Ende des Jahres aus seinen Kleidergeldern vorhandene Ersparnisse bar ausgezahlt erhalten. Darin liegt ein Erziehungsmoment von großer Tragweite. Ein Mann, welcher Ordnung hält und nichts verkommen läßt, erntet die Früchte seiner guten Wirtschaft selber. Dem Fähnrich und Korporalschaftsführer ist damit auch ein mächtiger Hebel in die Hand gelegt. Er sorgt für jeden einzelnen sowie für sich selbst. Seine Korporalschaft möglichst bald aus den Kleiderschulden herauszubringen, ist die Aufgabe, die er sich stellt.

„Was nicht inspiziert wird, gedeiht nicht", ist ein uralter preußischer Armeegrundsatz. Man sollte glauben, daß der Matrose unter diesen Umständen von selbst dahin kommen würde, in Bezug auf Abnutzung und Schonung seiner Ausrüstung den eigenen Vorteil wahrzunehmen. Viele, die meisten sind auch so vernünftig. Aber es giebt überall räudige Schafe, und gerade diese sind es, welchen die größte Sorgfalt gewidmet wird.

Sobald einer von diesen seinem Korporalschaftsführer in den Gesichtskreis tritt, wird er unwillkürlich gemustert. Sauber und ganz soll der Anzug sein. Zeigt sich eine kleine offene Stelle, ein Loch, oder ein abgerissener Knopf, dann ist die Folge, daß sofort eindringliche Ermahnung erfolgt: „Am Ende der Freizeit mit dem ausgeflickten Kleidungsstück sich melden; denn was jetzt mit ein paar Nadelstichen zuzustopfen ist, wird morgen schon ein großes Loch, oder eine ganze aufgeplatzte Naht!"

Unwillkürlich drängt sich bei Wiederkehr kleiner Nachlässigkeiten bei demselben Mann auch dem Fähnrich die Frage auf, wie mag es in seiner Kleiderkiste überhaupt aussehen? Etwa wie Kraut und Rüben? In der Freizeit erscheint plötzlich der Fähnrich auf Deck nnd läßt sich den „Fraglichen" samt seiner Kleiderkiste heraufholen. Vor seinen Augen wird der Kasten geöffnet und ausgepackt. Wenn dann nicht jedes Kleidungsstück sauber abgebürstet und zusammengerollt erscheint, dann folgt ein gehöriges Donnerwetter.

Was nicht inspiziert wird gedeiht nicht, denkt auch der Kommandant. Bei den Sonntagsmusterungen thun der Herr Kapitän gänzlich fremd, so, als ob er niemals Schiff und Mannschaft gesehen habe. Er schreitet die Fronten der Divisionen ab und überfliegt schnellen Blickes die Mannschaften. Er geht in die Batterie und sieht zum

100. Male genau jedes Geſchütz an, er kriecht in ſämtlichen Laſten herum und ſucht Winkel, wo am Ende beim Wiſchen mit der Hand Staub am weißen Handſchuh haften bleiben könnte. Endlich iſt er durch.

„Die ſo und ſo vielſte Korporalſchaft der Diviſion ſoll mit Kleiderkiſten zur Muſterung antreten“ erfolgt dann ſehr oft noch der Befehl. Wenige Minuten ſpäter iſt ſie zur Stelle, und der Korporalſchaftsführer, der Fähnrich, läßt auspacken. Schnurgerade ausgerichtet liegen die Montierungsſtücke auf Deck — es wird „zur Stelle und ausgepackt“ gemeldet. Das Schiff befindet ſich gegenwärtig allerdings in den Tropen — der geſtrenge Herr Kommandant ſcheinen dies aber vergeſſen zu haben. Mit eingehender Sorgfalt prüft er die Winterüberzieher, und beſonderes Intereſſe ſcheinen ihm die Knöpfe einzuflößen: es könnte am Ende einer loſe oder gar ganz abgeriſſen ſein!

Heute iſt der Kommandant zufrieden. Alles war tadellos, und die Matroſen beginnen einzupacken. Da fällt dem hohen Vorgeſetzten noch etwas ein: Laſſen ſie dieſen Mann ſeinen Utenſilienkaſten heraufholen, befiehlt er und deutet auf den Matroſen Kalikowski. Sofort verſchwindet derſelbe unter Deck, um das verlangte Käſtchen, ſcherzweiſe auch „Peterſilienkaſten“ genannt, heraufzubringen. Dasſelbe ſoll „kleine Utenſilien“ enthalten, Kämme, Schuh- und Kleiderbürſten, Raſiermeſſer, Nähzeug ꝛc.

Als habe er noch nie in ſeinem Leben eine Bürſte geſehen, ſo eingehend beſchäftigt ſich der Kommandant mit allen Arten und Abarten dieſer borſtigen Familie. „Wo iſt ihre Zahnbürſte?“ Kalikowski weiſt ein ſchönes, neues Exemplar dieſer Bürſtengattung vor. Befriedigt dankt der Kommandant — die Hohen des Schiffes entfernen ſich. Nur der Fähnrich bleibt noch, er kennt ſeine Leute zu genau, und da war ihm die jungfräuliche Verfaſſung der Zahnbürſte ins Auge gefallen.

„Kalikowski, wiſſen Sie auch wozu Sie die Zahnbürſte haben?“

„Zu Befehl, Herr Fähnrich, zum — Vorzeigen bei der Muſterung!“ ſagt Kalikowski, und trotzdem zeigt ſein Mund ein wahres Wolfsgebiß weißer Zähne.

[illegible]
[illegible]
[illegible]

Der Fähnrich zur Unterstützung des Navigations-Offiziers.

Der Navigations-Offizier ist damit betraut, die Ortsbestimmung des Schiffes auf See zu machen und dem Kommandanten in der Navigierung des Schiffes nach Kräften zu assistieren. Neben der Überwachung und Instandhaltung der nautischen Instrumente ꝛc. liegen ihm alle wissenschaftlichen und hydrographischen Aufgaben des Schiffes ob.

Auf Schiffen, welche Fähnriche zuerteilt erhalten, wird ihm, wenn möglich, ein solcher zur Unterstützung beigegeben. Offiziere und Fähnriche, welche Morgenwache gehabt haben, observieren ebenfalls, um ein Mittagsbesteck einzureichen.

Wir sehen also früh morgens unsern Fähnrich bereits Höhen nehmen zur Berechnung der Chronometerlänge. Zur bestimmten Zeit vergleicht er die aufgezogenen Chronometer, rechnet dann nach Logg und gesteuertem Kurs das Mittagsbesteck aus, das sogenannte „gegißte", ungefähre Besteck, um gegen 12 Uhr abermals mit dem Sextanten zu erscheinen. Zur Berechnung der Chronometerlänge ist die genaue Breite notwendig. Die Beobachtung der größten Sonnenhöhe, welche den wahren Mittag anzeigt, ergiebt die genaue Mittagsbreite. Auf die Beobachtungszeit für die Höhenmessung zur Länge reduziert, wird sie zur Ausrechnung der Chronometerlänge früh morgens benutzt. Mit einer einfachen Berechnung wird die Vormittagslänge auf den Mittag übertragen.

Die Beobachtungen der Sonne, deren Höhenwinkel gemessen wird, ist nicht immer so einfach. Die Sonne bleibt zwar am Himmel stehen. Aber zwischen Sonne und Beobachter treten oft verhüllende Wolken. Oft ist keine Meridianbreite zu erlangen, manchmal keine Beobachtung zur Länge, vielfach beides nicht. Da werden des Nachts die Sterne zu Hülfe genommen und der astronomische Ort des Schiffes nach ihnen bestimmt.

Heute ist auf unserem Schiff alles glatt gegangen. Dasselbe befindet sich auf dem Wege nach China und ist etwa auf der Breite von Lissabon angekommen.

„Fähnrich" — wendet sich der Navigations-Offizier an seinen

Assistenten — „wir wollen eine Flaschenpost fertigmachen und dieselbe über Bord werfen, machen sie alles klar dazu!“

Der Befehl wird ausgeführt. Eine leere Flasche, am liebsten eine starke Champagnerflasche wird besorgt, ein wenig trockner Sand wird als Beschwerung hineingefüllt, damit sie aufrecht im Wasser schwimme. Dann gleitet ein geheimnisvoller Zettel durch den engen Hals ins Innere, ein guter Korken schließt die Flasche und ein Siegellacküberzug dichtet diesen ab gegen eindringende Feuchtigkeit. Dann fliegt die Flasche über Bord.

— — — — — — — — — — — — — — — — —

„Das Wasser rauscht, das Wasser schwoll“ und an die Sände und Felsen der Küste donnert die Brandung! Die Wogen kommen und gehen und brechen sich tobend am Strande des Eilands und schleudern dem Zuschauer Gischt und Schaum zu seinem Standort hinauf. Und noch etwas anderes bringen sie mit: hier und da losgerissenen Seetang tragen sie weit hinauf den Strand empor, reißen ihn beim Zurückgehen halb wieder mit, um ihn von neuem wieder heraufzutragen und endlich liegen zu lassen; eine Holzplanke kommt auf den Wellen tanzend näher und näher und wird endlich sanft zwischen Kies und Tang gebettet; ein zerbrochener Riemen lagert sich neben der Planke, und beide scheinen im Zwiegespräch miteinander von fernem Meeressturm und grausigem Schiffbruch zu erzählen. Da erscheint noch ein dritter Gegenstand herangetragen von dem flüssigen Element, eine verkorkte und versiegelte Flasche. Der Wanderer hebt sie auf und erkennt zunächst in der Flaschenform das schlichte Gewand, das der guten Witwe Cliquot Thränen zu bergen pflegt, und das auch die französischen und deutschen Anverwandten dieser braven Dame ihren „Thränen“ mit auf die Lebensreise zu geben pflegen. Doch sind diese Thränen Freudenthränen, und jeder Sterbliche wird in vergnügte Laune versetzt, wenn sie in seinem Glase lieblich und duftig perlen. Allein der Reisende über den Ozean, die dickbauchige Flasche, die dem Wanderer zu Füßen niedergelegt ist, ist seiner Thränen schon beraubt, und statt derselben steckt ein Papier in der Höhlung der Flasche. Zögernd öffnet der Finder die Flasche. Es ist ja bekannt, daß

ſinkende Schiffe auf hoher See in letzter, grimmigſter Todesnot ihr Schickſal auf einen Zettel geſchrieben, der Flaſche übergeben und dieſe Flaſchenpoſt dazu benutzen, um ihren letzten Notſchrei der lebenden Welt zuzuſenden. Und viele dieſer Flaſchen erreichen nie das Auge eines Menſchen, manche brachten Jahrzehnte ſpäter die Nachricht von denen, die da ausgerungen hatten. Ja es gingen ſogar Jahrhunderte vorüber, ehe ein lebendes Auge dieſe Nachrichten erblickte: Beiſpielsweiſe die von Columbus auf der Reiſe nach Amerika während eines Sturmes über Bord geworfenen Tönnchen. Von dieſen wurde eines erſt vor wenigen Jahrzehnten total mit Muſcheln überwachſen an der afrikaniſchen Küſte gefunden und förderte die wohlerhaltene Schrift des Columbus zu Tage.

Zögernd mag deshalb der Finder der Flaſche den Zettel aus der Flaſche ziehen und „Tragiſches“ ahnend entfalten. Doch diesmal ſoll er getäuſcht werden. Denn die Flaſche iſt von einem Kriegsſchiff über Bord geworfen und ſoll nur dazu dienen die Richtung und Geſchwindigkeit der Strömung beſtimmen zu helfen, faſt jeden Mittag ſinkt eine dieſer Flaſchen herab und birgt den Zettel folgenden Inhalts in ihrem Innern:

„Dieſe Flaſche wurde über Bord geſetzt: um ... Uhr ... Min., den ...ten .... 19.. In Breite ...°....'....“, in Länge ...° ...'....“ von Greenwich. Durch ..... an Bord S. M. Schiff ..... auf der Reiſe von .... nach .... Die Flaſche wurde mit Sand beſchwert. Wer dieſen Zettel findet, wird erſucht, denſelben an die Kaiſerliche Admiralität in Berlin zu ſenden, nachdem die andererſeits verlangten Daten eingetragen ſind.

Auf der anderen Seite ſteht: Die Flaſche wurde .... verſchloſſen gefunden. Name des Finders ....., Datum und Zeit des Findens: Den ...ten ... 19.. um .. Uhr ... Min.

Genaue Poſitive des Fundorts: Breite ....°....'....“, Länge =...°....'....“ von Greenwich. An der Küſte oder auf See? War Waſſer in der Flaſche? War Sand in der Flaſche? Unterſchrift:..

Das wäre denn ein ziemlich proſaiſcher Ausgang für den Flaſchenfinder, wenn derſelbe, Trauriges ahnend, ſich mir nichts dir nichts plötzlich zu einem nüchternen Werkzeug der Wiſſenſchaft gemacht

ſieht und den Zettel mit Uhrzeit, Länge und Breite verſehen wohl oder übel weiter befördern muß.

Dem Finder unſerer Flaſche wird übrigens noch ein Rätſel aufgegeben. Sehr dienſteifrig und gleich mit Sand beſchwert war dem Navigationsfähnrich die Flaſche zugebracht worden. Sie ſtammte aber diesmal aus der Fähnrichs- nicht aus der Offiziersmeſſe. Als der Finder den Sand ausſchüttet, findet er unten noch einen Zettel, wie eine Viſitenkarte ausſehend. Alles kann er nicht leſen, aber er entziffert: Gottlieb L..kuchen.ann, Fä.... zur S.. ſendet Finder fr...dl...en Gruß und beſcheinigt, daß Inh... ... kühlen Flaſche ... geſchmeckt hat.

Der Fähnrich der Wache.

Im allgemeinen hat er denſelben Dienſt zu thun, wie er bei dem Seekadetten der Wache bereits auf Seite 148 geſchildert war. Auf Schiffen, wo der Fähnrich nicht vorhanden iſt, thut ein Steuermannsmaat denſelben Dienſt. Des Fähnrichs Aufgabe iſt es, auf Wache überall zu ſein und ſtets bereit ſich zu halten einzugreifen. Der Offizier der Wache hat aber auch die Verpflichtung, den Fähnrich zu ſeiner zukünftigen Stellung als wachthabender Offizier vorzubereiten. Verſetzen wir uns deshalb einmal in Gedanken an Bord einer Korvette oder Kreuzerfregatte, die man heute höchſtens als Schulſchiff oder als kleinen Kreuzer rechnet. Das Schiff liegt unter Segel bei dem Wind, die Maſchine hat Feuer aus, der Schornſtein iſt heruntergeführt.

Der wachthabende Offizier geht auf der Kommandobrücke auf und ab. Der Navigationsoffizier ſteht am Peilkompaß und beobachtet das Land, dem das Schiff allmählich näher kommt.

Der Fähnrich der Wache iſt ebenfalls mit Auf- und Abgehen auf Oberdeck beſchäftigt. Er hat überall hingeſehen, wo etwas in Unordnung ſein könnte. Wiederholt iſt das Deck gemuſtert, ob auch ja kein Stäubchen, kein Kabelgarn herumliegen möchte. Die ganze Takelage iſt gemuſtert, ob irgendwo ein Tau unvorſchriftsmäßig herumbummele — nichts zu entdecken.

„Fünf Glas!“ meldet der Laufer. „Fünf Glas ſchlagen, loggen!“

Der Fähnrich geht achteraus nach dem Heck. Das Loggſcheit wird über Bord geworfen, und mit dem kleinen Sandglas in der Wand wartet er, bis der Sand abgelaufen iſt. Dann ein feſter Griff und nachgeſehen, an welcher Stelle die Loggleinen abgeſtoppt iſt: 5 Seemeilen zeigen die Knoten an und: „Fünf Mill geloggt!“ meldet der Fähnrich.

„Das Schiff muß gleich wenden“, meldet der Navigationsoffizier dem Kommandanten. „Wenn die Wendung verſagt, ſo können wir noch immer halſen, es iſt Platz genug dazu. Der Fähnrich der Wache könnte das Manöver kommandieren“, wendet ſich der wachthabende Offizier an den Kommandanten. „Einverſtanden“, ſagt derſelbe, „laſſen Sie ihn beide Wachen nehmen“.

„Fähnrich der Wache, kommen Sie auf die Brücke, bringen Sie mit beiden Wachen das Schiff über den anderen Bug!“

„Beide Wachen klar zum Manöver!“ Die Mannſchaft iſt an Deck angetreten. Der Fähnrich ſteht auf der Kommandobrücke, alle Geſichter der Matroſen an den Maſten ſind etwas nach hinten gedreht, ſo wie mit Augen links oder rechts — erwartungsvolle Blicke von mehreren Hundert Perſonen fühlt unſer Fähnrich auf ſich gerichtet; ſo viele Menſchen hat er noch nicht kommandiert, und alle die Augen machen einen faſt beängſtigenden Eindruck. Aber er nimmt ſich zuſammen, und wenn auch das erſte Kommando: „Klar zum Wenden!“ ein wenig mühſam heraus kommt, nachher geht es flotter. „Luv zum Wenden!“ kommt dann und ſpäter das „Fiehr auf Vorſchooten!“ Das klingt ſchon hell und ſchmetternd nach dem Vortopp herüber.

Dem Seemann iſt von jeher das Schiff keine „Sache“. Er hat dasſelbe nie als „totes Ding“ betrachtet. Im Gegenteil. Er ſpricht von demſelben und denkt von ihm wie von einem lebenden Weſen, welches ſelber denkt und Verſtand hat. Unſerem Schiff macht deshalb auch der junge Fähnrich Vergnügen da auf der Brücke.“ „Wills ihm nicht zu ſchwer machen, will ihn nur in dem kritiſchen Moment, wo es durch den Wind geht, ein wenig ſpannen — ſo, nun langſam gedreht, ganz langſam und bedächtig, damit er die „Brambulin“ nicht vergißt bei „auf Halſen“ — na,

nun ſind wir durch, und er atmet erleichtert auf und kann „Rund achter“! kommandieren.

Die erſte Manöverprobe mit dem Schiff iſt glücklich beſtanden. Wir wollen ein anderes Schiff danach ſchnellen Flugs aufſuchen.

Da draußen vor dem portugieſiſchen Hafen liegt ein Linienſchiff zu Anker. Nach gethaner Tagwache ſehen wir den Fähnrich mit einem Brief an ſeine Eltern beſchäftigt. Er ſchreibt:

Feuerwäſcher der Kadetten.

„Ich nahm auf meiner Tagwache heute ein Bad! Das heißt eine ganz neue Sorte von pneumatiſchen Bädern: Ich badete mich in Kohlenſtaub und warf ab und zu einen ſehnſüchtigen Blick nach den braunen Bergen und duftigen Schluchten, auf denen die Erinnerung meiner Kindheit in der Marine der Seekadettenzeit ruht. Das Kohlennehmen dauerte den ganzen Vormittag über, und Nachmittags kam das obligate „Rein Schiff.“ Eine Friedenstaube, in Geſtalt eines Nönnchens von Land mit Photographieen ihres

Kloſters kommend, flatterte plötzlich mit Henkelkorb und Waiſenkind über Deck. Das Boot, welches ſie an Land zurückbringen ſollte, ſchlug am Fallreep halb voll Waſſer, verdrängt von Waſſerfluten eilte ſie an Deck, um wiederum bedrängt zu werden von demſelben naſſen Element inmitten der ſcheuernden Matroſen. Das Nönnchen ſtand da wie eine lebendige auswehende Notflagge. Da erbarmte ich mich ihrer und winkte ihr das von unſerer Meſſe gemietete Boot heran, welches immer bereit lag und uns unabhängig von den Schiffsbooten machte. Als ich es ihr zur Verfügung ſtellte, wurde das Anerbieten gern angenommen und „ich muffiger Ketzer" wurde mit einer Unzahl von freundlichen Knixen belohnt."

Der Fähnrich als Geſchütz- und Zugführer in der Batterie.

Ihm ſind 1—2 Kanonen mit ihrer Bedienung unterſtellt. Die geſamte Artillerie ſteht an Bord jedes Schiffes unter einem älteren Offizier, dem ſogenannten Batterieoffizier. Die Offiziere jüngeren Patents oder Grades verteilen ſich auf die Batterien einer Schiffsſeite, oder auf die Hälften einer ſolchen Seite. Die Anordnung der Artillerie ſpricht jedoch bei einer derartigen Einteilung auch ein Wort mit. Namentlich in neuerer Zeit, wo man keine durch die Länge der Batterie mehr ununterbrochen fortlaufende Geſchützaufſtellung mehr hat. Statt derſelben ſind die Geſchütze in Gruppen zuſammen angebracht, und dieſe ſind völlig voneinander getrennt. Die Hauptgruppe bilden die im Bug, alſo vorn aufgeſtellten Kanonen. In beiden Breitſeiten kann je eine Gruppe erſcheinen und von denſelben möglichſt viele Rohre nach vorn oder hinten in der Kielrichtung feuern laſſen zu können, iſt das allgemeine Beſtreben. Die vierte Gruppe bildet die Heckarmierung mit achteraus gerichtetem Feuer, aber auch hier die Geſchütze ſo ſchwenkbar, daß ſie möglichſt weit auch nach vorn zu richten ſind.

In einer dieſer Gruppen müſſen wir nun das Feld der Thätigkeit unſeres Fähnrichs ſuchen. Die größte Macht wird in der Buggruppe entwickelt, und alle übrigen Geſchütze ſuchen, ſo weit als möglich dieſelbe zu unterſtützen. Laſſen wir unſeren Fähnrich

bei einem der leichteren Buggeschütze eines großen Kreuzers stationiert sein. Wir wollen ihn nicht verfolgen bei allen Einzelheiten des Dienstes, bei Ausbildung jeder Bedienungsmannschaft finden wir stets dasselbe: Laden, Abfeuern und Richten wird geübt, über Konstruktion und Bestandteile des Geschütz- und Lafettenmaterials, über Schießen und die Flugbahn, über die Visiereinrichtung wird

Observationsübung der Kadetten.

instruiert. Dann folgen die Vorübungen zur Schießübung und endlich diese selbst.

Der Krieg ist ausgebrochen, und unser Kreuzer draußen auf hoher See. Nur wenige Fähnriche sind an Bord, und meistens sind sie bereits, dicht vor dem Offizier stehend, mehr mit Offiziers- wie mit Fähnrichsdienst betraut. Unser Kreuzer hat sich herausbegeben außerhalb der heimischen Gewässer. Vor dem englischen Kanal hat er sich eine jene großen Schiffs-Chausseen aufgesucht, eine jener

Fahrstraßen, welche von den Dampfern sowohl, wie von den Segelschiffen fast unwillkürlich oder auch durch Wind und Wetter bestimmt innegehalten werden. An Land haben unsere Truppen siegreich gefochten. Es bilden sich aber immer neue Heere und trotz der enormen Verluste an Waffen und Munition werden sie immer von neuem wieder mit Gewehren und Patronen in großer Geschwindigkeit ausgerüstet: Überseeische Waffenhändler treiben einen lukrativen Handel mit diesen eingeschmuggelten Waffen. Auf diese Fahrzeuge ist es abgesehen, ihnen durch Wegnahme von Schiff und Kontrebande den Handel zu legen, ist die Aufgabe unseres Kreuzers.

Verschiedene Tage schon liegt er auf der Lauer. Von den Marsen und von Deck aus wird scharfer Ausguck gehalten, und der Horizont wird ringsumher gemustert. Immer wieder und wieder wird er mit den scharfen Schiffsgläsern abgesucht, um den aufsteigenden Qualm von Dampferschornsteinen möglichst früh zu entdecken. Dann wird darauf abgehalten, herangelaufen und das fremde Schiff untersucht. Einige Tage lang hat dies kein Resultat geliefert. Alle Schiffe stoppten und hißten neutrale Flaggen, ließen sich auch ruhig untersuchen. Doch nun, als eines morgens der Nebel wich, zeigte sich von draußen kommend ein großer Dampfer, der sofort beim Erkennen des Kriegsschiffes Kurs änderte. Mit rauschender Fahrt läuft unser Kreuzer darauf zu. Aber er ist auch keiner von den langsamen. Im Augenblick ist er sogar im Vorteil, und die Maschine des Kreuzers muß sich anstrengen, damit er nicht aus Sicht komme.

Jeder Dampfer ist auf eine Normalmarsch-Geschwindigkeit seiner Maschine gebaut. Bei dieser liegt die höchste Kraftentwicklung, verbunden mit im Verhältnis möglichst großer Kohlenersparnis. Bei dem schnellen Ozeandampfer ist diese Normalschnelligkeit hoch bemessen, denn Zeit ist Geld. Bei dem Kriegsschiff liegt sie niedriger, denn bei weiten Reisen kann dasselbe langsam fahren — es will ja nicht verdienen. Im Kriegsfall, in der Schlacht und bei dem Feindjagen kann es aber durch Anstellung von mehr Kesseln sehr schnell hohe Geschwindigkeit erreichen — wie ein edles Rennpferd geht es dann dahin.

Deshalb erfolgt auch sofort auf unserem Kreuzer der Befehl,

alle Kessel in Betrieb zu nehmen, so schnell wie möglich. Und schnell genug wird dem Befehl nachgekommen. Der Dampf steigt von Minute zu Minute zuletzt, und mit gewaltiger Fahrt rauscht unser Schiff durchs Wasser — der Fremde kommt wieder näher, trotzdem sein dicker Schornstein mächtige schwarze Rauchwolken ausstößt. Einige Stunden vergehen so, und nun ist man auf Schußweite heran. Das 15 cm Buggeschütz unseres Fähnrichs erhält Befehl zum Feuern, scharfer Schuß über den Dampfer weg, vorher ein blinder Schuß. Auf den „blinden" dreht der Ausreißer noch nicht bei, da blitzt das lange Geschützrohr noch einmal auf, sausend fährt eine Granate über den Gejagten hinweg, und nun stoppt er. Sofort wird ein Boot herübergeschickt, und es stellt sich heraus, daß er Waffen und Munition an Bord hat, nach dem Lande unserer Feinde bestimmt. Die Beschlagnahme erfolgt, und von seinem Geschütz fort wird der Fähnrich mit einer Anzahl Matrosen zur Besetzung und Heimführung der Prise kommandiert. Der genommene Dampfer trennt sich unter seiner Führung von dem Kreuzer.

Ventilatoren sind Verräter. Alles, was unter ihnen in den Schiffsräumen gesprochen wird, schallt herauf, und wer an Deck neben einer Öffnung steht hört, jedes Wort. Vorne auf der Back steht zufällig unser Fähnrich neben einem Ventilator. Da hört er es unten im Mannschaftsraum sprechen:

„Warum laufen wir denn Nord-Kurs? Wir müßten nach Ost steuern, um in den englischen Kanal zu kommen." „Ja, weißt Du, unser „Alter" ist ein ganz geriebener, er will um Schottland herum, weil er da weniger leicht abgefaßt werden kann wie in dem engen Kanal. Er scheint es übrigens gut vorzuhaben. Die Munition an Bord hat er sich ganz genau angesehen und hat allerhand Stoff klar legen lassen für den Fall, daß uns der Feind packen sollte. Dann heißt es, Feuer herein und hops in die Luft!"

Diskret zieht sich der Fähnrich zurück, aber lachen muß er doch, daß er in jungen Jahren schon zum „Alten" avanciert ist; denn der Kommandant eines jeden Schiffes heißt schlechterweg an Bord stets „der Alte", oder auch „der Alte achter" (achter = hinten, hier soviel wie: hinten in der Kajüte). Noch mehr gelacht haben würde

unſer Fähnrich aber, wenn er weiter zugehört hätte. Da erzählt ein Reſerviſt:

„Ich war damals als Matroſe auf dem Seekadetten-Schulſchiff, und fauſtdick hinter den Ohren hat's unſer „Alter" ſchon als Kadett gehabt. Bei allen tollen Streichen war er mit dabei, und am tollſten waren die Schwänke, die er ganz allein ausheckte und ausführte. Eines Tages im Atlantik war ich wohl der einzige, der 'mal ſo recht ruhig ſein Thun beobachtet hatte. Wir hatten unter anderem Schlachtvieh auch ein kleines Kalb an Bord, und das Viehzeug war um den Ventilator herum untergebracht, der in den Heizraum hinunterführt. Der Ventilator hatte eine Thür zum Aſche heißen, durch dieſe Thür konnte man in den Heizraum hinunterſehen. „Jetzt waſchen ſich die Heizer da unten", ſagte ich zu mir; denn deutlich hörte man ihre Stimmen. Da, im Halbdunkel unter der Bootsback, ſehe ich, wie unſer Fähnrich ſich an die Thür vom Ventilator ſchleicht und hinunterlugt. „Was er nur wieder hat, er feixt ja wie ein Deuwel?" denke ich ſo bei mir. Da langt er ſich das Kalb und ſchlingt eine Bucht von einem Jollentau um ſeinen Leib, dann hebt er es durch die Thür in den Ventilator herein, und gleich darauf tanzen ſeine vier Beine auf dem Rücken eines ſich waſchenden Schwarzkünſtlers (Schwarzkünſtler = Heizer). Unten Geſchrei und Gefluche, unſer Fähnrich aber läßt das Kalb ganz hinab und holt ſchleunigſt das Jollentau auf; dann verduftet er nach dem Achterdeck zu.

Eine Minute ſpäter, da wird dem wachthabenden Offizier gemeldet: „Herr Kapitänleutnant, es iſt ein Kalb in der Maſchine!" Aber der nimmt die Sache nicht tragiſch und ſagt faſt freundlich: „Meinetwegen". Ein zweiter kommt kurz darauf atemlos noch einmal und meldet dringlicher: „Herr Kapitänleutnant, es iſt ein Kalb in der Maſchine!" — „Na, was geht das mich an" — kommt es faſt ärgerlich zurück von der Kommandobrücke, da erſcheint mit fliegender Eile ein Sendbote aus der Unterwelt: „Herr Kapitänleutnant, es iſt ein Kalb in der Maſchine!" hallt es zum dritten Male zur Kommandobrücke herauf — „Na, zum Donnerwetter, es werden auch wohl einige Ochſen drin ſein!" iſt die Antwort. Gemeldet

hat niemand mehr etwas von dem Kalb, denn alles unterdrückte nur mühsam ein lautes Lachen da vorne vor dem Großmast, und kurz darauf erschien auch wieder das Kalb an der Oberwelt."

Der Offizier der Vordeckwache.

Die Epauletten sind glücklich erreicht, und der Inhaber befindet sich an Bord eines Schulschiffes, welches die Auslandreise angetreten

Flottenstab, in Begriff, von Bord zu gehen.
Nach einer Photographie des Reichs-Marine-Amts.

hat. Die Nordsee stürmt nicht gerade, aber sie macht ihr gewöhnliches, grämliches Gesicht, graue Wasserfläche, nicht viel Wind, dafür aber feuchtes, wenig durchsichtiges Wetter. Es ist dunkle Nacht, und vorne auf Vordeck hat der neuernannte Leutnant die Wache. Hinten auf der Kommandobrücke steht der ältere wachthabende Offizier. Beide Offiziere sind in gespanntester Aufmerksamkeit, denn eine Menge

von Fiſcherfahrzeugen treiben hier herum. Meiſt wird ſchlecht aufgepaßt auf denſelben. Im letzten Moment erſt zeigen ſie eine Laterne, oder ein weißes Licht — kaum daß man Zeit hat, das Ruder zu legen, und dann geht es oft genug noch haarſcharf an dem Fiſcher vorbei.

Der Vordecksoffizier ruft alle Augenblicke ſeine Meldung in Betreff der in Sicht kommenden Fahrzeuge nach hinten. Vielfach muß er gleich das nötige Ruderkommando hinzufügen. Auf der Kommandobrücke herrſcht üble Laune. Der Wachthabende geruhen öfters, mit dem Fuße aufzuſtampfen, und es ſind nicht gerade ſanfte Worte, die er ausſtößt: „Verdammter, alter Kaſten! Und dazu noch iſt die Kommandobrücke hier hinten aufgebaut und nicht vorne — da könnte man wenigſtens vor den Bug ſehen, von hier aus iſt das unmöglich bei dem dickbauchigen alten Herrn — da iſt es auf dem größten Panzer beſſer ꝛc.“

Der Wind hat noch mehr abgeflaut, mit wenig Knoten Fahrt gleitet das Schiff dahin. Nun taucht an Backbord ein Schatten auf. Es muß ein größeres Fahrzeug ſein, aber in der unſichtigen Luft iſt nicht zu erkennen, wo vorne und hinten iſt. Man ſieht nur eine graue Maſſe ohne Laterne oder Licht. Der Vordecksoffizier meldet prompt: „Segel an Backbord, ohne Laterne!“ Auch ihm iſt es unmöglich, ſeine Lage, ſeinen Kurs zu beſtimmen. Endlich iſt er ſich darüber klar, daß es näher kommt. — Auf der Brücke hinten iſt faſt garnichts erkennbar. „Das Schiff kommt auf uns zugeſteuert!“ meldet der Vordecksoffizier.

„Wache klar zum Manöver!“ befiehlt der ältere Offizier hinten. „Gaitaue und Gordings der Unterſegel!“ Dieſe Taue — ſie dienen zum Bergen der Segel, durch Anholen derſelben werden die Segel wie Gardinen unter die Raa geſchnürt — werden beſetzt, und die Unterſegel hängen kurz darauf aufgegeit unter ihren Raaen. Das fremde Fahrzeug zeigt plötzlich ein weißes Licht wie die Fiſcherfahrzeuge, obgleich es ſich dabei als Schoner ausweiſt. Der Kurs desſelben iſt ſo, daß Kolliſion eintreten kann. Nun iſt keine Zeit mehr zu verlieren, zumal hinten der wachthabende Offizier ſicherlich nicht imſtande iſt, auch jetzt noch nicht, genau die Lage des Fremden

auszumachen. Selbst dem Vordecksoffiziere wurde es mit dem schwachen weißen Licht noch schwer genug. „Vortopp backbrassen!“ ruft er nach hinten, sofort werden die Backbordvorbrassen besetzt, die Raaen des Fockmastes fliegen herum und legen sich „back“, d. h. der Wind drückt auf die Vorderfläche der Segel und wirkt auf Rückwärtsgang, resp. Stillstand des Schiffes.

Eine Minute vergeht. Peinlich im höchsten Grade für den wachthabenden, älteren Offizier hinten. Er kann in der Dunkelheit, der mondlosen düsigen Nacht, garnichts mehr erkennen, kann auch die Brücke nicht verlassen, um nach vorne zu gehen; denn jeden Augenblick kann er genötigt sein, neue Manöver zu machen. Der graue Schatten ist jetzt gänzlich von dem eigenen Schiff verdeckt.

Vorne auf dem Vordeck atmet unterdessen der junge Offizier erleichtert auf: Ganz langsam und dicht vor dem Bug ist der andere vorbeigeschlichen, ein niedriger Bord, und erst in nächster Nähe zeigt sich vorne am Bug desselben ein matt brennendes grünes Licht, es sieht aus wie im Erlöschen — entweder ist es eben erst schnell angezündet, oder der „verfluchte Kerl da drüben“ spart Öl.

Endlich ist er vorübergekrochen. Es wird vollgebraßt, und die Untersegel werden wieder gesetzt, und eine Stunde später erschallt der beliebte Ruf:

„Acht Glas, Ruder und Posten ablösen!“

Der Leutnant als Wachthabender auf einem kleinen Kreuzer.

Das Schiff ist nach Ostasien bestimmt. Kap Skagen ist passiert, und es wird in die Nordsee eingesteuert, Kurs auf den Eingang in den englischen Kanal. Es ist schon ziemlich spät im Herbst, denn die Ausreise hat sich aus verschiedenen Gründen verspätet, doch ist man froh, endlich aus dem Ausrüstungshafen heraus zu sein.

Die Nordsee empfängt das Schiff „wie gewöhnlich“ um diese Jahreszeit. Sie weiß, daß um diese Zeit fast alle deutschen Kriegsschiffe, fürs Ausland bestimmt, hinausgehen. Da hält sie es für ihre Pflicht, ja keinen „Grünen“ herausgelangen zu lassen. Der deutsche Seemann wird von ihr gehörig gerüttelt und gezaust, und

alle Tücken werden an ihm erſt ausgelaſſen — hat er Galloper hinter ſich, dann iſt er auf „große Fahrt“ geaicht.

Ein paar Tage hat die Nordſee ſich in wechſelvollem Licht gezeigt. Stundenlang ganz friedlich und ſanftmütig. Dann wieder fauchend und ſchnaubend aus Süd-Südoſt, ſo daß kaum Kurs gelegen werden kann. Dann ſammelt ſie Wind und Wellen in tückiſcher Ruhe zu einem Hauptſpektakel. Da iſt ſo ein ganz junger Leutnant an Bord, und dem ſoll beſonders ein Belehrungskonzert gewidmet werden. Als das Schiff in die Nähe der holländiſchen Bänke angekommen iſt, friſcht die Briſe auf. Auch dreht ſich der Wind auf Südoſt, dann geht er auf Süden und endlich auf Weſt. Jetzt wird mit dem Schiff unter Dampf gehalſt und in die offene See ein Stück zurückgeſteuert, um nicht auf die holländiſchen Bänke zu geraten. Nun geht auch das ganze Orkanorcheſter großartig zu voller Leiſtung über.

Auf der Kommandobrücke erſcheint um 8 Uhr abends im Ölrock und Südweſter unſer junger Leutnant, um die Wache zu übernehmen. Darauf haben die Geiſter der Nordſee nur gewartet: Der große Brüllton wird losgelaſſen! Der Übernehmende und der Wacheübergebende ſtehen dicht zuſammen auf der Brücke, um ſich über Kurs, Fahrt, Nachtbefehle des Kommandanten zu verſtändigen. Aber der Brüller erſtickt jeden Laut. Man ſieht den Beiden nur an, daß ſie reden, daß ſie zuletzt ſchreien, aber ihr Ohr vernimmt den Ton der Rede nicht. Endlich hocken ſie unter dem Schutzkleid der Kommandobrücke nieder, und erſt hier iſt die Übergabe möglich.

Der junge Leutnant iſt allein oben — der andere ging unter Deck, um nach gethanem Dienſt auszuruhen. Die Maſchine geht langſam. Es ſtehen nur ein paar Sturmſegel, um die Maſchine ruhiger arbeiten zu laſſen. Die See geht hoch, und die Zimmerleute verſchalken die Luken, hin und wieder bricht ſich ein Spritzer an der Bordwand und ergießt ſchäumende Salzwaſſerfluten über Deck. Zu ſehen iſt nur einige Schiffslängen weit, ſonſt hatte der orkanartige Sturm den ganzen Horizont mit zerpeitſchtem See- und Regenwaſſer verſchleiert. Aus einem harten Tag war eine wilde Nacht geworden! Ab und zu tauchen aus der wäſſrigen Atmoſphäre die Laternen

von Schiffen und Fahrzeugen auf, die wie trübe Funken glimmen. Da heißt es, doppelt scharf aufpassen, für den Wachthabenden; denn bei dem Wetter geht man sich erst recht gern aus dem Weg. Dann kommt noch ein Moment, wo der junge Offizier noch einmal sieht, wie der heulende Orkan ihn mundtot macht: Die Schot vom Großgaffelsegel zerreißt, und das flatternde Segel legt sich gegen das Großwant. Es muß geborgen werden und: „Wache klar zum Manöver!“ ruft der Wachthabende — niemand hört ihn — der Wind trägt das lauteste Wort einfach von dannen. Am Großmast steht der wachthabende Bootsmannsmaat und merkt endlich aus den Gesten des Offiziers, daß etwas von ihm erwünscht wird, aber auch er versteht erst, was gewünscht wird, nachdem er auch auf die Kommandobrücke gekommen und unter das Schutzkleid derselben gekrochen ist. Dann wird das Segel geborgen und ein Sturmsegel in dreieckiger Form dafür gesetzt. Langsam schleichen die Stunden dahin, wild heult der Wind, und immer steiler wird die See — endlich schlägt es acht Glas, und durchnäßt trotz Ölrock, mit triefenden Kleidern steigt unser Leutnant nach Ablösung von der Wache hinunter. Ehe er die Treppe nach unten erreicht hat, packt ihn noch einmal ein kräftiger Windstoß, und eine hell überbrandende See klatscht noch einmal mit ihrem Wassergruß auf seine Rückseite nieder, es ist, als ob die Nordsee, die alte Mordsee, zu guter letzt ihm noch hätte zurufen wollen: „So, nun hast Du was gelernt, grüß mir den Teifun, wenn Du nach Asien kommst, und sieh' zu, ob er es besser kann wie ich!“

Nach Mitternacht wird es ruhiger. Als es hell wird, treibt eine Menge Holz und verschiedenes Schiffsgetrümmer auf dem Meere.

Treibende Schiffs- und Ladungstrümmer, die Ihr im Spiel der Wellen vorüberflutet, was sprecht Ihr für eine beredte Sprache! — Der Sturm ist vorüber, die Nachtwolken sind verflogen, und die Sonne glitzert und funkelt über den grünen Wogen, und auf dem Rücken derselben treiben sie dahin lose Balken einer Decksladung, Spieren und Planken. Wo sind nun die ehemaligen Herren dieses herrenlosen Gutes? Ist das Schiff, daß sie trug, in Trümmer zerschlagen, hat es unter den Trümmern das Lebendige begraben, hat die Flut die Mannschaft von Deck gerissen oder treibt auf einsam, ödem Meere ein gebrechlich Boot mit Menschen, die um ihr Leben kämpfen?

An Bord Sr. Maj. Kbt. Iltis.

Der Teifun kann's faſt noch beſſer. Machtlos ſteht der Menſch ihm gegenüber, er vermag nur bis zum letzten Augenblick auszuharren und zu kämpfen. Ein ſtarkes Schiff mit guter Maſchine vermag ihm Trotz zu bieten, Klippen und Bänke müſſen freilich fern ſein.

Klippen und Sturm haben dem alten Iltis den Untergang gebracht. In einem Teifun wurde er ans Land getrieben, während ringsum alles durch ſtäubendes See- und Regenwaſſer verſchleiert war. Als aber die Todesſtunde nahte, als der Untergang unvermeidlich war, da erſcholl noch einmal aus allen Kehlen ein Sturm und Wellendrang ſiegreich übertönender Ruf: „Der Kaiſer hoch!“ Mächtig ſtürmt die Brandung heran, aber aus ihr heraus ſchallt, wie ſie über das berſtende Schiff fortrollt, Schwanengeſang pflichttreuer, todesmutiger Männer: „Ihr woll'n wir unſer Leben weih'n, der Flagge ſchwarz-weiß-rot!“

Am Strande liegen ſie auf ſtillem Friedhof gebettet, ſie, die der Ozean ausſpülte, nur wenige Trümmer, in den Klippen eingeklemmt, zeigen den Ort an, wo der alte Iltis zu Grunde ging. Schiff und Mannſchaft aber verſchwinden nie im Meere der Vergeſſenheit, hier kann man mit Recht ſagen: „Niemals geht unſere Flotte unter!“

„Denn nimmer ſtirbt der Nachruhm dem,
der ſchönen ſich geſchaffen.“ (Edda, v. Wolzogen).

Der alte Iltis blieb als Held auf dem Bette der Ehre, und es war wahrlich kein „Strohtod“, den ſeine Mannſchaft ſtarb — es war echter Wikkingertod. Aus dem Grabe aber ſind Schiff und Mannſchaft von neuem auferſtanden. Ein neuer Iltis iſt nach Oſtaſien geeilt, und wir haben ihn in der Nordſee mit dem Sturm kämpfen ſehen. Nun iſt er hier draußen angekommen, und mit der Beſatzung kommt auch der junge Leutnant hinaus auf den Friedhof, wo die alten Iltisleute ruhen: Der neue Iltis übernimmt den Dienſt hier draußen von dem alten Iltis, genau ſo, als ob er noch am Leben wäre. Der tapfere, brave Geiſt des alten Schiffes wird der Leitſtern für das neue Schiff — wir wollen ſein, was jene waren: „Getreu bis in den Tod!“

„Früh wache, wer gewinnen will
Des andern Haupt und Habe;
Dem faulen Wolf entwischt der Fraß,
Und so der Sieg dem Schläfer.

Der ängstliche Mann vermeidet den Kampf,
Als ob er dann ewig lebte;
Das schlimme Alter verschont ihn nicht,
Wenngleich er dem Speer entgangen.

Der Königssohn sei klugen Sinn's
Im Kampf, doch kurz mit Worten;
Die Mannen ziert ein munt'rer Mut,
Bis sie der Tod getroffen. (Edda, von Wolzogen).

Früh wach sind sie gewesen in den Taku-Forts, die Herren Chinesen, und plötzlich genug, unerwartet, öffneten um 1 Uhr morgens ihre Geschütze die Mäuler und sandten einen Eisenhagel auf die europäischen Schiffe. Der neue Iltis aber macht seinem Namengeber Ehre, gar schnell bereit ist sein glänzendes Gebiß, um den frechen Angriff abzuwehren. Unser Iltis liegt ziemlich tief im Fluß drin, d. h. weit von der Mündung entfernt. Der Peiho macht unterhalb seines Ankerplatzes noch eine starke Krümmung. Gerade dem Iltis gegenüber liegt eines der starken Taku-Forts auf dem Nordufer. Das Landungskorps der schweren Schiffe hatte in dessen Nähe Posten gefaßt und war in der Stärke von etwa 800 Mann unter Kommando des Korvettenkapitäns Pohl bereit, zum Sturm gegen das erwähnte Fort loszubrechen — vorher aber mußte die Schiffsartillerie die chinesischen Kanonen in dem Werk zum Schweigen bringen. Die schweren europäischen Schiffe lagen sämtlich weit ab von den Forts, draußen vor der Mündung des Peiho; denn ihr Tiefgang gestattete ihnen nicht, näher heranzukommen. Im Peiho selbst lagen nur Kanonenboote, englische, französische, russische und unser Iltis — lauter kleine und ungepanzerte Fahrzeuge. Auf sie schmetterte ein Hagel von Geschossen aller Art aus den chinesischen Geschützen herüber. Aber prompt erfolgt die Antwort, und der Kommandant des

Iltis, Korv.-Kapt. Lans, läßt ſeine Artillerie zunächſt auf das Fort in ſeiner Nähe ſpielen. In der dunklen Nacht blitzten hüben und drüben die Kanonen, in den Lüften heult und ſauſt es von Granaten, mit ſchmetterndem Klang krepieren dieſelben, und Hunderte von Sprengſtücken ziſchen durch die Luft. Schuß auf Schuß kracht vom Iltis — man merkt ihm nicht an, daß ein Teil ſeiner Mannſchaft unter dem Kommando von Kapitänleutnant Kühne, dem erſten Offizier, abweſend und zu den Truppen in Tientſin entſendet iſt. Unentwegt heizt der Iltis den Chineſen ein, bis der Sturm erfolgen kann — dann iſt hier die Arbeit gethan. Der Iltis lichtet Anker, und dampft nach der Krümmung zu. Hier liegen ruſſiſche Kanonenboote im Kampf gegen das Südfort, dem Feuer des zweiten, nahe der Mündung gelegenen Nordforts gleichfalls ausgeſetzt. Mächtig greifen hier die Kanonen unſeres Schiffes ein, auf beide Forts richtet ſich ſein Feuer — blutrot geht die Sonne auf, immer lebhafter wird die Kanonade, und immer gefährlicher wird die Situation; denn die Chineſen fangen an, ſich einzuſchießen und beſſer zu treffen.

Das letzte Nordfort iſt entſchieden der ſtärkſte Gegner, aus einem der anderen Forts ſchlagen bereits Flammen in die Höhe, es iſt in Brand geſchoſſen. Nun ändert der Iltis zum zweiten Male ſeine Poſition; es gilt, den ſtärkſten Gegner beim Horn zu packen. Mit wehenden Toppflaggen wird die Krümmung paſſiert, und Poſto gefaßt vor dem Nordfort. Ein Regen von Geſchoſſen, empfängt mit erneuter Heftigkeit den Iltis, hinter ihm her ſchallt das Hurra der Beſatzung des engliſchen Kanonenboots Algerine, welches nun auch dem Iltis folgt — zum letzten erbitterten Kampf. Da kracht und ſplittert es auf dem Deck des Kanonenboots, da heult es in der Luft, da ſpritzt es auf im Waſſer beim Einſchlagen der Granaten. Das Oberdeck, die Aufbauten darauf werden zertrümmert, der Schornſtein wird beſchädigt, und Tote und Verwundete ſinken nieder — auch der tapfere Kommandant bricht mehrfach verwundet zuſammen. Einer fällt, und der nächſte tritt in die Lücke, ſo war's von jeher Brauch. Der verwundete Kommandant wird in die Pinaſſe gebracht und hält hier bis zur Entſcheidung neben ſeinem Schiff aus. Auf die Kommandobrücke tritt Oberleutnant Hoffmann-

Lamatsch und übernimmt das Kommando — unentwegt donnern die Kanonen des Schiffes weiter. Endlich nach sechsstündigem Kampf ist der Sieg erfochten, und die Flaggen der Verbündeten wehen von dem Forts, aber teuer erkauft ist der Erfolg, und unter den Toten liegt auch noch ein Offizier des Schiffes: Oberleutnant Hellmann. Mit Gott für König und Vaterland ist er den schönsten Tod gestorben, den die Welt kennt, mitten im Sieg, traf ihn der Tod; ihn aber und die anderen, die hier der deutschen Reichsflotte Feuertaufe empfingen, zierte sicherlich ein munterer Mut! Auch er würde, wenn die Reihe an ihn gekommen wäre, die Kommandobrücke bestiegen haben, um mutig vorwärts zu schauen auf die Flammen speienden Geschütze.

Der Krieg wirft oft genug die Rangliste durcheinander, jeder Offizier, mag er auch noch so jung sein, muß darauf gefaßt sein, „in die Lücke einrücken" zu müssen. Dann nimmt er die höchste Verantwortung auf sich, über seinem Haupte rauscht die Flagge, und er fühlt den Wahlspruch des Adlers darin, der da lautet: „nec soli cedo." — —

Vor seinem Landungszug her stürmt mit geschwungenem Säbel ein anderer junger Offizier, vorwärts auf die Verschanzungen los, dort, wo sich der Chinese bei Tientsin zum wütenden Kampf bereit hält, Flintenkugeln zischen den Angreifern entgegen.

Hinter dem Leutnant aber rast es dahin wie die wilde Jagd; der deutsche Matrose mit dem Hut im Genick und dem Gewehr in der Faust — Marsch! Marsch! Hurra! Der Leutnant an der Spitze hat dabei ein stolzes, erhebendes Gefühl, genau dasselbe Gefühl, welches Prinz Eugen von Savoyen hatte, wenn er im Türkenkriege zum stürmischen Angriff auf die Heiden vorging und die brandenburgischen Hülfstruppen hinter sich wußte: Sie gehen durch dick und dünn und holen den Teufel aus der Hölle, sie, die wie Wettersturm hinter mir herkommen. Im Kampf mit den Osmanen hatten sich die Brandenburger bei dem Feind schnell genug gefürchtet gemacht, und voller Respekt nannte der Gegner sie: „die brandenburgischen Feuermänner".

Die Ungläubigen, die den Kampf herausforderten, sind heute

keine Muhamedaner gewesen — es waren andere und werden später einmal vielleicht noch andere sein. Der altbrandenburgische Geist der Truppen zu Wasser und zu Land ist der gleiche geblieben. Nur sind es nicht mehr Brandenburger allein, die mit ihrem Leutnant die Taku-Forts stürmen. Aus allen Gauen des deutschen Vaterlandes sind sie zusammengekommen, um sich den chinesischen Heiden und Mördern gegenüber als „deutsche Feuermänner“ zu erweisen.

Der Torpedoboots-Kommandant.

Es hat fast in allen Perioden in den Kriegsflotten der Welt Fahrzeuge gegeben, welche das Ideal des jungen Offiziers waren. In der Regel waren dies kleine Schiffe, wo ein, höchstens zwei Leutnants an Bord waren. Die Besatzung war demnach gleichfalls nur aus wenigen Köpfen bestehend, die Schiffsräume waren dementsprechend klein. Worin lag der Reiz, worin liegt er heute? Er liegt darin, daß der Mensch Selbständigkeit liebt, daß er lieber der erste im Dorf, wie der letzte in einer Stadt sein will. Die älteren Offiziere der österreichischen Kriegsflotte sprachen stets mit wahrem Entzücken von der Pénichen-Zeit, obgleich dieselbe Jahrzehnte weit zurücklag. Die Österreicher hatten damals eine Anzahl ganz kleiner Kriegsfahrzeuge gebaut, Pénichen genannt, auf jedem derselben kommandierte ein Leutnant. Der ging so bald als möglich „zu Ausbildungszwecken“ der Mannschaft in See, und sobald er außerhalb Sichtweite von Flaggschiffen und Signalstationen war, dann dünkte er sich König. Auch ward er von den Augen der Herren Admirale und hohen Befehlshaber so bald nicht wieder gesehen. Die Küste von Dalmatien und Kroatien bot so viele Buchten, Baien und Schlupfwinkel, wo weder Post, noch der damals seltene Telegraph hinlangte. Das waren entzückende Plätzchen für die Herrn Pénichen-Kommandanten! Wochen- ja monatelang erhielten die hohen Kommandobehörden oft keine Nachrichten, oder nur solche, die sofortigen Abgang nach irgend einem unbekannten Nest meldeten. Einige Leutnants trieben es sogar so toll, daß sie für verschollen galten, während sie vor einem stillen Fischerdorf in der Wildnis lagen und nicht die geringsten Gewissensbisse darüber empfanden,

Torpedoboot geht zum Angriff vor. Nach einer Photographie des Reichs-Marine-Amts.

daß die „Hohen“ sich die größten Sorgen machten über ihr „mutmaßliches Ende“. O du selige, o du fröhliche, sorgenfreie Leutnantszeit!

In der englischen Flotte gab es von jeher auch eine Anzahl kleiner Fahrzeuge, Briggs, Kanonenboote, Schoner und Depeschen-Kutter. Aber hier hat die Tradition von Jahrhunderten anderen Ideengang erzeugt. Vorübergehend König auf einem kleinen Schiff zu sein, ist wunderschön. Danach muß aber der Offizier in den großen Dienst auf dem Linienschiff oder Kreuzer zurück. Den kleinen Fahrzeugen wird von Wind und Wetter stark mitgespielt, der Offizier läuft Gefahr, sich gehen zu lassen, wenn er nur auf „Kleinen“ fährt. Nicht mit Unrecht behauptet eine alte Marine-Redensart „klein Schiff — Schweinschiff“. Der englische Offizier haßt traditionell das Kommando auf kleine Schiffe, denn meist kommt er nicht mehr vom „kleinen Schiff“ los und wird über die Achsel angesehen. Zuletzt verbauert er dabei.

In der preußischen und späteren deutschen Flotte waren es die Dampfkanonenboote, welche dem jungen Leutnant Selbständigkeit boten. Auf diesen waren drei, auf der kleineren Gattung sogar nur zwei Offiziere an Bord. Hier und da wurden sie zu Flotillen zusammengezogen. In der ersten Marinezeit waren die Ruderkanonenschaluppen und -Jollen, mit nur einem Offizier besetzt, stark vertreten. Das Leben an Bord war jedoch mehr originell wie angenehm, da die Unterbringung gänzlich primitiv war.

In allen Flotten ist heutzutage das Torpedoboot das Idealkommando des jungen Leutnants. Selbst der Engländer ist hier mit dem „klein Schiff“ ausgesöhnt, denn hier handelt es sich um ein hervorragendes Kampfmittel. Das „Schweinschiff“ ist dabei Nebensache, wenn es auch manchmal gerade hier toll genug ins Leben eingreift und sich bemerkbar macht. Für den jungen Offizier ist es in erster Linie die selbständige Verantwortung, welche er zu tragen hat, die ihn Wasserströme, Kohlenstaub, unbequemes Unterkommen und wahnsinniges Schlingern — kurz alles, was das „Schweinschiff“ kennzeichnet, mit Vergnügen hinnehmen läßt. In See bei schlechtem Wetter ist es oft kaum möglich, einen Platz zum

Schlafen in der kleinen Kajütte zu finden. Selbst die Mahlzeiten lassen sich kaum einnehmen. Vielfach verzichten die Kommandanten darauf, an Bord eigene Küche zu führen. Sie nehmen an der Menage der Mannschaft teil, solange das Fahrzeug in See ist. Im Hafen, wenn am Bollwerk festgemacht ist, wird dann Entschädigung gesucht. Hier sich zu restaurieren und Kräftevorrat zu sammeln, ist dringend notwendig, wenn der Körper unter den großen Anstrengungen nicht leiden soll.

Beobachten wir den jungen Seeoffizier als Torpedoboots-Kommandanten bei schlechtem Wetter in See.

In Ölzeug gehüllt und in langen Stiefeln, den Südwester auf dem Kopf, möglichst „wasserdicht", steht er hinter dem vorderen Turm, der als Niedergang zum Mannschaftsraum dient. Ein Mann steht bei ihm am Maschinentelegraphen, stets bereit, Kommandos nach der Maschine zu befördern. Die See geht hoch, und nur mit langsamer Fahrt kann das Boot gehen; denn sowie die Schraube aus dem Wasser herauskommt, fängt sie mit rasender Geschwindigkeit an, sich in der Luft zu drehen. Der Bug des Schiffes wühlt sich dabei tief ins Wasser ein, das ganze Vorderteil des kleinen Fahrzeuges verschwindet in Gischt und Schaum, der hoch über den vorderen Turm wegfegt und den Kommandanten übergießt. Der steht unerschütterlich auf seinem Posten. Bald läßt er die Maschine langsam gehen oder stoppen, bald läßt er sie in der gewöhnlichen Gangart laufen. Dazu verlangt die anrollende See stete Achtsamkeit auf das Steuern, um der Gewalt des Wassers in möglichst günstiger Lage begegnen zu können. So geht es stundenlang fort, und stundenlang hält der Offizier aus, denn auch hier bewahrheitet sich der alte Satz: „Gebt einem jungen Menschen eine Stellung, wo er wenig zu thun hat, so wird er sich als fünftes Wagenrad fühlen. Drückt ihm schwere Verantwortung in die Hand, so wird er sich bemühen, voll und ganz seinen Platz auszufüllen, er wird sich gehoben fühlen."

Mittagszeit ist herangekommen. Die erste ruhige Wetterpause wird von unserm Leutnant benutzt, um wenigstens etwas in den Magen zu bekommen. In der kleinen Kajüte ist es nicht möglich,

einen Tiſch zu decken. Geſchirr und Gläſer würden im Handumdrehen zerſchmettert unten liegen. Da hockt ſich unſer Leutnant lieber in die Höhlung des hinteren Turms und läßt ſich von ſeinem Burſchen das Vorhandene zureichen: Brot und Fleiſch, ein wenig Wein. Nach wenigen Minuten iſt das kurze Mahl beendigt, dann wird der Poſten hinter dem vorderen Turm wieder eingenommen.

Torpedo im Moment des Austretens aus dem Saugrohr.
Nach einer Photographie des Reichs-Marine-Amts.

Das ſchlechte Wetter hält auch bis zum Abend an, dann wird es ruhiger, und der Offizier kann ſich von dem älteſten Unteroffizier ablöſen laſſen. Wild genug bleibt aber die See noch während der Nacht. An Schlafen und unter Deck gehen iſt nicht zu denken. Da hockt dann unſer Herr Kommandant geſtiefelt und geſpornt wieder in den hinteren Turm nieder und nimmt nickend „ein paar Augen voll Schlaf“, ſo gut es gehen will — dabei immer bereit zum Eingreifen, wenn es nötig werden ſollte.

Gleiche Schickſale ketten die Menſchen aneinander. Sechs Torpedoboote bilden eine Diviſion, das ſiebente Boot iſt das größere Diviſionsboot, das die Führung übernimmt. Alle Offiziere der Diviſion bilden eine große Familie. Die Boote machen meiſtens nebeneinander abends am Bollwerk feſt. Da herrſcht reger Verkehr von Boot zu Boot. Gemeinſchaftlich wird an Land gegangen, und der älteſte Offizier von den ſechſen übernimmt als „Baas“ die Führung. Der Baas und die beiden nächſtälteſten ſind die Rottenführer der Diviſion, denn je zwei Boote bilden offiziell „eine Rotte“. Die drei jüngeren Herren werden infolgedeſſen unter Kameraden natürlich „Rottenknechte“ genannt. Wie auf See die Boote der Diviſion zuſammen dahinſchießen, ſo ziehen an Land Baas, Rottenführer und Rottenknechte auch in geſchloſſenen Trupps einher.

Allen Aufgaben, welche an das Torpedoboot während der Manöverzeit herantritt, können wir hier nicht folgen. Nur eine davon wählen wir aus. Sie zeigt ſo recht das Wirkungsfeld der Boote im Kriege. Es gilt hierbei, den Feind überraſchend anzugreifen.

Eins von den größeren Schiffen, vielleicht auch das Diviſionsboot ſelbſt, dampft allein abends ab. Die Torpedoboote erhalten Befehl, zu ſpäterer Nachtſtunde zu folgen und den Vorangegangenen zu ſuchen — ſie ſollen ihm möglichſt unbemerkt auf Torpedoſchuß-Diſtanz nahekommen. In die dunkle Nacht ſteuern ſie dementſprechend hinaus. Kein Licht wird an Bord gezeigt, jede Ritze, durch die ein Schimmer nach Außen fallen könnte, iſt verſtopft. Selbſt beim Heizen der Maſchine wird vorſichtig verfahren, damit nicht etwa dem Schornſtein verräteriſche Funken entfliehen können. Mit langſamer Fahrt wird das Feld abgeſucht, welches den Verborgenen enthalten ſoll.

Derſelbe iſt ebenfalls ſchlau. Auch er zeigt kein Licht und hat ſich eine ſtille Bucht als Liegeplatz ausgeſucht. Sein Rumpf verſchwindet in dem dunklen Landhintergrund. Im freien Waſſer iſt er nicht zu finden geweſen — alſo ans Land heran! Aber hier mehren ſich die Schwierigkeiten. Hier muß genau auf Waſſertiefe und Fahrwaſſer geachtet werden. Man ſoll ja auch überraſchend kommen, alſo leiſe an der Küſte längs und vorſichtig in die Buchten

hineingesteuert. Endlich ist er gefunden, und nun so nahe wie möglich heran — dann zum Angriff.

Heimkehr mit Urlaub.

Jahre kommen und gehen. Aus dem „blassen Examinandus“ ist ein fröhlicher Seekadett, ein munterer Fähnrich und ein frischer Leutnant und Oberleutnant geworden. Mehr als einmal ist er mit seinem Urlaub in der Tasche nach Hause geeilt. Raschen Flugs

S. M. Schulschiff „Charlotte“ mit neuer Takelung.
Nach einer Photographie des Reichs-Marine-Amts.

trug ihn die Bahn durchs Land dahin, von der Küste bis zum Heimatstädtchen. Und wenn er den Bahnhof verlassen hat, wenn er der Stadt zueilt auf dem staubigen Weg mit dem Blätterdach uralter Bäume, dann eilt der Blick suchend voraus. Langsam weicht der hohe, die Aussicht verdeckende Hügel, links mit dem altersgrauen Stadtthor, an seinem Fuße zurück. Hinter ihm in der Ferne schiebt sich breit und kräftig der Basaltkegel vor, der burggekrönt auf die Stadt niederschaut, und hoch oben, mitten aus den Mauerresten hervor, hebt sich breit und stattlich der alte Römerturm, ihn, das

Wahrzeichen seiner Heimat, suchen die Augen des Ankömmlings! Haben sie ihn gefunden, so klingt es in der Seele des sonnengebräunten Seemanns wieder, was stets und so oft empfunden war:

„Dein letzter Gruß winkt mir von Ferne,
Beim Wandern in die Welt hinaus.
Dein erster Gruß so stolz, so traulich,
Kehr ich zurück ins Elternhaus.

Seid mir gegrüßt, ehrwürd'ge Trümmer!
So fest gefügt von Römerhand,
Die ihr der Zeiten Sturm getrotzet
Und siegreich überschaut das Land."

(Klara Kohlhauer).

Der alte Turm aber glüht rötlich im Abendstrahl, sein Gestein leuchtet herüber wie fröhlicher Gruß:

Heil Dir im Heimatland,
Robin Adair!

Stundenplan

für den Unterricht der Seekadetten an Bord.

Wochentag	Uhrzeit	Dienst bezw. Unterricht	
		Im Hafen	In See
Montag	8h—8h 50′	Mathematik und praktische Navigation (wöchentlicher Wechsel).	
	9h30′—11h30′	Detailsegelexerzieren, Splissen und Knoten.	
	2h—3h45′	Englisch. / Bootsrudern.	Englisch. / Signaldienst.
	4h—5h	Dienstkenntnis.	
Dienstag	7h45′—8h45′	Seemannschaft.	
	9h30′—11h30′	Artilleriedienst.	
	2h—3h	Maschinenkunde.	
	3h—3h45′	wachweise Englisch.	
	4h - 5h	wachweise Splissen und Knoten.	
Mittwoch	7h45′—8h45′	Mathematik u. Seemannschaft (wöchentl. Wechs.)	
	9h—10h	Navigation.	
	10h—11h	Artillerie.	
	2h—3h	Urlaub	Seemannschaft.
	3h—3h45′	Urlaub	Naturlehre.
	4h—5h	Urlaub	Dienstkenntnis.
Donnerstag	7h45′—8h45′	Navigation.	
	9h30′—11h30′	Dampffahrkunde. / Prakt. Navigation.	Maschinenkunde. / Prakt. Navigation.
	2h—3h45′	Englisch. / Bootsrudern.	Englisch. / Fechten und Turnen.
	4h—5h	Artillerie.	
Freitag	7h45′—8h45′	Artillerie.	
	9h30′—11h30′	Artilleriedienst, oder Gewehrexerzieren.	
	2h—3h45′	Mathematik. / Fechten u. Turnen.	Mathematik. / Prakt. Navigation.
	4h—5h	Maschinenkunde.	
Sonnabend	7h45—10h	Bootssegeln. / Takelage.	
	10h—11h	Dienstkenntnis.	
	2h—3h	Loggbuchschreiben.	wachweise.
	3h—4h	Urlaub.	Naturlehre.

VI

Vorschriften über die Ergänzung des Seeoffizierkorps. Eingeführt durch die A. C. O. vom 17. April 1899.

Nachdem nun das Wesen des Seeoffiziers allgemein besprochen, ein historischer kurzer Ueberblick auf Entstehung und Entwickelung des Deutschen Seeoffizierkorps geworfen und der Boden kennen gelernt ist, auf dem sich das Leben des Seeoffiziers in seinem Beruf abspielt, wenden wir uns zu der Frage, was hat zu geschehen, um den Eintritt eines jungen Mannes in die Kaiserliche Flotte anzubahnen. Wir lassen hier zunächst die in der Ueberschrift genannten Vorschriften sprechen.

Ergänzungsweise.

1) Das Seeoffizierkorps ergänzt sich aus jungen Leuten, welche nach Prüfung ihrer persönlichen Eigenschaften und wissenschaftlichen Vorbildung als Seekadetten eingestellt werden.

Anmeldung.

2) Die Einstellung als Seekadett erfolgt einmal im Jahre, in der Regel im Monat April.

Den Tag bestimmt der Inspekteur des Bildungswesens der Marine.

Die Anmeldung geschieht schriftlich bei der Inspektion des Bildungswesens der Marine in der der Einstellung vorhergehenden Zeit vom 1. August bis 1. Februar.

Wissenschaftliche Aufnahmebedingungen.

4) Der für den Eintritt als Seekadett erforderliche wissenschaftliche Bildungsgrad ist nachzuweisen entweder:

a. Durch Vorlegung eines vollgültigen Abiturientenzeugnisses eines deutschen Gymnasiums, oder eines deutschen Realgymnasiums, oder

b. durch Vorlegung eines Zeugniſſes über die beſtandene Fähnrichsprüfung der Armee, oder

c. durch Beibringung des Zeugniſſes der Reife für die Prima einer der unter a. genannten Lehranſtalten und gleichzeitiges Ablegen der Seekadetten-Eintrittsprüfung.

In den vorſtehend geforderten Zeugniſſen iſt in der engliſchen Sprache das Prädikat „gut“ Bedingung.

5) Die Anforderungen für die Seekadetten-Eintrittsprüfung ſind aus der Anlage A erſichtlich.

Lebensalter.

6) Die Seekadetten-Annahmekommiſſion darf junge Leute, welche für den Eintritt als Seekadett zu alt erſcheinen, zurückweiſen.

Seekadetten-Annahmekommiſſion.

7) Die eingehenden Anmeldungen werden zur Prüfung und Entſcheidung darüber, ob der Betreffende zur Eintrittsprüfung bezw. zur Einſtellung im nächſten Frühjahr zugelaſſen werden kann, einer von dem Inſpekteur des Bildungsweſens zu ernennenden, aus drei Seeoffizieren beſtehenden Seekadetten-Annahmekommiſſion in Kiel überwieſen.

8) Die getroffene Entſcheidung wird den Angemeldeten, oder deren Angehörigen durch die vorgedachte Kommiſſion mitgeteilt.

9) Die Einberufung zu der Seekadetten-Eintrittsprüfung bezw. Einſtellung erfolgt ſeinerzeit durch die Inſpektion des Bildungsweſens der Marine.

Eintrittsprüfung und Einſtellung.

10) Unmittelbar vor der Eintrittsprüfung bezw. Einſtellung findet eine Unterſuchung der Betreffenden auf körperliche Tauglichkeit für den Seedienſt durch einen Marinearzt ſtatt. Die Seekadetten-Annahmekommiſſion iſt hierbei vertreten.

11) Die Ablegung der Eintrittsprüfung erfolgt in Kiel.

12) Die Prüfungskommiſſion ernennt der Inſpekteur des Bildungsweſens, welcher auch die Vorſchriften für deren Thätigkeit erläßt.

13) Die Prüfungskommiſſion trifft ihre Entſcheidung nach dem Ausfall der Prüfung und ſendet an den Inſpekteur des Bildungs-

wesens einen Auszug aus der Prüfungsverhandlung, in welchem bei solchen Prüflingen, die nicht bestanden haben, zu bemerken ist, ob die Zulassung zu einer zweiten Prüfung befürwortet wird.

14) Der Inspekteur des Bildungswesens verfügt über die Einstellung und benachrichtigt die Angehörigen über die getroffene Entscheidung.

Erste Ausbildung am Lande; Seekadetten-Schulschiffe; Fähnrichsprüfung; Beförderung zum Fähnrich zur See.

15) Die Seekadetten gehören von der Einstellung an zu den Personen des Soldatenstandes mit Gemeinenrang und beziehen Löhnung.

16) Sie erhalten zunächst unter Aufsicht der Direktion der Marineschulen eine ungefähr vierwöchentliche Ausbildung am Lande, welche sich auf allgemeine militärische Kenntnisse und Formen, sowie auf die Ausbildung mit dem Gewehr erstreckt.

Nach Beendigung der militärischen Ausbildung werden die Seekadetten vereidigt.

17) Darauf erfolgt ihre Einschiffung auf den Seekadetten-Schulschiffen, wo sie die erste seemännische Ausbildung erhalten. Daneben wird ihnen Unterricht in den Berufswissenschaften erteilt.

Die Seekadetten-Schulschiffe kreuzen in der Regel zunächst einige Wochen in der Ostsee und begeben sich dann in das Ausland, um im folgenden Frühjahr nach Deutschland zurückzukehren.

18) Nach Beendigung der Reise haben die Seekadetten, welche ein günstiges Dienstzeugnis erhalten, an der Marineschule in Kiel die Prüfung zum Fähnrich zur See abzulegen.

19) Diejenigen Seekadetten, welche die Prüfung bestanden haben, werden zur Beförderung zum Fähnrich zur See vorgeschlagen. Wenn der Etat aufgefüllt ist, so kann die Beförderung zum überzähligen Fähnrich zur See beantragt werden.

20) Bei der Beförderung wird gleichzeitig das Dienstalter festgesetzt. Seekadetten, welche einem früheren Jahrgange angehören, genießen bei der Festsetzung des Dienstalters keinen Vorzug.

21) Für diejenigen Seekadetten, welche in der Prüfung vorzügliche Kenntniſſe dargelegt haben, kann eine Allerhöchſte Belobigung erbeten werden.

Entlaſſung von Seekadetten; Wiederholung der Ausbildung als Seekadett.

22) Sobald Seekadetten ſich im Laufe der Übungsreiſe als ungeeignet zum Seeoffizier erweiſen, berichtet der Kommandant nach Anhörung der Offiziere des Schiffes an die Inſpektion des Bildungsweſens.

Der Inſpekteur des Bildungsweſens entſcheidet darüber, ob die betreffenden Seekadetten zu entlaſſen ſind oder nicht.

23) Bei etwaigem Übertritt zur Armee befreit das Zeugnis über die beſtandene Seekadetten-Eintrittsprüfung von der Ablegung der Fähnrichsprüfung der Armee.

24) Seekadetten, welche die Prüfung zum Fähnrich zur See nicht beſtehen, können, wenn ihre Erhaltung für den Dienſt in der Marine wünſchenswert erſcheint, mit Genehmigung des Inſpekteurs des Bildungsweſens noch einmal an der Übungsfahrt des Seekadetten-Schulſchiffes teilnehmen und während oder nach derſelben zu einer Wiederholung der Prüfung zugelaſſen werden.

25) Der Kommandant hat zugleich mit der Vorlage der Prüfungsverhandlung zu berichten, ob ſich die Belaſſung der betreffenden Seekadetten im Dienſt oder deren Entlaſſung empfiehlt.

26) Eine dritte Zulaſſung zur Ausbildung zum Fähnrich zur See findet nicht ſtatt.

Kommandierung zur Marineſchule; Hauptprüfung zum Seeoffizier.

27) Die neu ernannten Fähnriche zur See werden für ein Jahr zur Marineſchule kommandiert.

28) Der hier erteilte Unterricht bezweckt die wiſſenſchaftliche Weiterbildung der Fähnriche zur See und ihre Vorbereitung für die Hauptprüfung zum Seeoffizier, mit welcher der Unterricht auf der Marineſchule abſchließt.

29) Der Inspekteur des Bildungswesens entscheidet, ob die Fähnriche zur See, welche nicht bestanden haben, später noch einmal zur Prüfung herangezogen, für ein weiteres Jahr zur Marineschule kommandiert oder zur Entlassung vorgeschlagen werden sollen.

Kommandierung zu Spezialkursen für Artillerie, Torpedowesen und Infanteriedienst; Abschluß der Seeoffizierprüfung.

30) Nach Ablegung der Hauptprüfung zum Seeoffizier werden die Fähnriche zur See für die Dauer von einem halben Jahr auf die Artillerie- und Torpedoschulschiffe und zur Marineinfanterie kommandiert, um dort in Spezialkursen für Artillerie, Torpedowesen und Infanteriedienst praktisch und theoretisch weitergebildet zu werden.

31) Jeder dieser Spezialkurse wird mit einer Prüfung abgeschlossen.

32) Die Zusammenstellungen der Prüfungsergebnisse dienen zur Feststellung des Gesamtergebnisses der Seeoffiziersprüfung.

33) Diejenigen Fähnriche zur See, welche in der Prüfung vorzügliche Kenntnisse dargelegt haben, können zur Allerhöchsten Belobigung vorgeschlagen werden.

34) Die hauptsächliche wissenschaftliche Ausbildung der Fähnriche zur See ist damit beendet. Gleichzeitig können sie von dem Inspekteur des Bildungswesens die Erlaubnis zum Tragen des Offiziersäbels erhalten.

Kommandierung auf Schiffe; Offizierswahl; Beförderung zum Leutnant zur See.

35) Nach Erledigung der Spezialkurse werden die Fähnriche zur See, welche die Prüfungen bestanden haben, zur weiteren praktischen Ausbildung für zwei Jahre an Bord kommandiert, aber schon am Ende des ersten Jahres auf Grund eines Dienstzeugnisses zur Offizierwahl gestellt.

36) Die Gewählten werden zur Beförderung zum Leutnant zur See vorgeschlagen.

37) Mit dieser Beförderung wird gleichzeitig das Dienstalter festgesetzt, und zwar auf Grund der Dienstzeugnisse und des Gesamtergebnisses der Seeoffizierprüfung.

38) Diejenigen Fähnriche zur See, welche kein genügendes Dienstzeugnis erlangt haben, können noch ein weiteres Jahr als Fähnriche an Bord bleiben. Sie werden dann in den nächsten Jahrgang eingereiht.

39) Diejenigen Fähnriche zur See, welche die Seeoffizierprüfung mit Allerhöchster Belobigung bestehen, erhalten ein Dienstalter vor den anderen ihres Jahrgangs.

Allgemeines.

40) Die Art der praktischen und theoretischen Ausbildung der Seekadetten und Fähnriche zur See sowie das Verfahren bei der Offizierwahl werden durch besondere Bestimmungen geregelt.

41) Die Seekadetten und Fähnriche zur See bleiben während ihrer Dienstzeit in diesen Dienstgraden der Inspektion des Bildungswesens unterstellt.

Bemerkungen. Wir kommen zunächst noch einmal auf die Aufnahme-Bedingungen zurück. Da die bestandene Fähnrichsprüfung ein Bildungsabschnitt in der Erziehung im Kadettenkorps ist und mit dem Abiturienten-Examen gleichgerechnet wird, so ist den Eltern hierdurch die Möglichkeit gegeben, den Sohn von dem Korps aus direkt in die Marine eintreten zu lassen. Der junge Mann hat alsdann von vornherein eine gute militärische Vorbildung und ist an das Leben unter Kameraden, an Dienst und Ordnung gewöhnt — die „Seebeine" wird er später auch noch bekommen. Danach hat er entschieden viel vor anderen voraus, welche von den Gymnasien 2c. kommen. Selbstverständlich nur für diesen Beruf.

Was die Ablegung der Abiturienten-Prüfung anbelangt, so ist es vielfach Ansicht, daß sie zur Ergreifung eines anderen Berufes leichter befähige, falls sich herausstellen sollte, daß ein junger Mann für den Seedienst nicht passen sollte. Es ist hierbei jedoch zu bedenken, daß durch dieses Examen das Eintrittsalter in die Flotte ohnehin schon hinausgeschoben wird und, daß nachdem vielleicht noch

einige Jahre verloren sind durch vergebliches Bemühen, die Seeoffizierstellung zu erringen, auch die Aufnahme eines neuen Berufs, eines Studiums z. B. recht bedenklich verspätet und erschwert wird. Im allgemeinen ist nicht zu leugnen, daß durch den Eintritt vieler Abiturienten der wissenschaftliche Bildungsgrad eines Offizierkorps gehoben wird. Aus diesem Grunde in erster Linie ist der Eintritt vieler Abiturienten auch erwünscht — die erstere, oben angeführte Ansicht, ist völlig unhaltbar: Man tritt doch nicht in die Marine ein mit dem Glauben, wieder austreten zu wollen oder zu müssen.

Die Beibringung des Reifezeugnisses für die Prima ermöglicht einen viel früheren Eintritt. Darin liegt ein Gewinn insofern als ein höheres Dienstalter erreicht wird. Bei Ablegung der Abiturientenprüfung verzögert sich der Eintritt um mindestens 1, wenn nicht 2 Jahre. Das macht 1 bis 2 Jahrgänge von Seekadetten aus, die als Vorderleute vorrangieren. Je jugendlicher der Körper des Eintretenden ist, desto leichter wird er sich auch an die körperlichen Anstrengungen des Dienstes gewöhnen.

Hierzu käme noch die Überlegung, daß theoretisch und wissenschaftlich hoch begabte und gebildete Menschen oft unpraktisch veranlagt sind und daß, umgekehrt, Personen denen jedes Examen schwer wird, sich mit wunderbarer Leichtigkeit, mit raschem und sicherem Scharfblick in der Praxis zurechtfinden. Ein Blick in die oben angeführten Vorschriften (Nr. 37) belehrt, daß diesem Umstand Rechnung getragen wird. Nicht allein das Examenresultat entscheidet hier. Die Dienstzeugnisse reden mit, und diese umfassen das ganze dienstliche und außerdienstliche Wesen des Offiziersaspiranten. Sie charakterisieren ihn in seinem Leben und in der Praxis. Die Vorschriften vermitteln also zwischen der mehr oder weniger theoretischen bezw. praktischen Veranlagung, ganz ausgleichen kann sie nur lange, spätere Dienstzeit. „Erkenne dich selbst," ist auch hierfür der Wahlspruch, und wer das thut, weiß auch wo er den Hebel anzusetzen hat, um das, was gerade ihm selber fehlt, zu meistern! Dazu gehört Selbstüberwindung und „innere" Arbeit. Im Anfang jeder Laufbahn steht der Wille, welcher fest und energievoll bis zum Ende ausharrt, sich auch nicht beirren läßt durch Schwierigkeiten und

Unbequemlichkeiten im Anfang. Aller Anfang ist schwer, und es giebt zum Heile der Menschheit keinen Beruf, der mit sanftem Schlummer im Lehnstuhl anfängt.

Wer einen militärischen Beruf sich auserwählt, soll auch stets vor Augen haben, daß die hohe, geachtete Stellung des Offiziers, die glänzende Uniform nur der Stempel der Münze, die äußere Form und Schale ist — der Mann ist dagegen das Gold, oder auch Tomback. Schlechtes Metall und taube Nüsse werden sehr schnell am Klang erkannt!

Anlage A zu 5.

Kenntnisse, welche in der Seekadetten-Eintrittsprüfung verlangt werden.

Bezeichnung der Gebiete unter näherer Ausführung.	Bezeichnung der entsprechenden Abschnitte aus den angeführten Lehrbüchern, welche zur Vorbereitung empfohlen werden.
I. Mathematik.	
1) Arithmetik. Die Gesetze der Addition, Subtraktion, Multiplikation, Division, Potenzierung, Radizierung. Teilbarkeit und Zusammensetzen der Zahlen. Von den Proportionen. Die Gleichungen ersten Grades mit einer und mehreren Unbekannten. Logarithmen. Die Gleichungen zweiten Grades. Die einfachen Reihen. Zinseszinsrechnung.	Lehrbuch der Elementar-Mathematik. Hallerstein. 10. Auflage. Berlin 1895, Verlag von Albert Nauck & Co. I. Teil. Abschnitt 1—6, (Ausgenommen §§ 161—163. §§ 175—185). Abschnitt 7, 8 und 9. **§§ 227—234, 245—247.** Abschnitt 10.
2) Ebene Geometrie.	Dasselbe Lehrbuch. II. Teil. Abschnitt 1. **§§ 112, 144—149, 167, 169, 181.** XII. Kapitel §§ **201, 209, 238.** **XVII. Kapitel.**
3) Trigonometrie. Die Erklärung der Funktionen, Entwickelung und Anwendung der trigonometrischen Formeln, Berechnung von Dreiecken, regelmäßigen Vielecken, Kreisabschnitten.	Dasselbe Lehrbuch. II. Teil. Abschnitt 2. §§ 266—304 (ausgenommen § 276 und 291). **II. Kapitel.** **IV. Kapitel.**
4) Stereometrie. Beziehungen zwischen Geraden und Ebenen im Raume. Neigungswinkel einer Geraden und einer Ebene. Neigungswinkel zweier Ebenen. Beschreibung, Inhalts- und Oberflächenberechnung von Prisma, Pyramide, Cylinder, Kegel und Kugel.	Dasselbe Lehrbuch. II. Teil. Abschnitt 3. §§ 326 bis 350. **§ 380—396, 405—420.**

Anmerkung: Die mit fetter Schrift bezeichneten Kapitel und Paragraphen bedeuten, daß hieraus Aufgaben in der schriftlichen Prüfung gestellt werden.

Bezeichnung der Gebiete unter näherer Ausführung.	Bezeichnung der entsprechenden Abschnitte aus den angeführten Lehrbüchern, welche zur Vorbereitung empfohlen werden.
II. Naturlehre.	
1) Elemente der Mechanik (gleichförmige oder gleichförmig beschleunigte Bewegung, Fallgesetze, Zusammensetzung und Zerlegung von Kräften und Bewegungen). Das spezifische Gewicht fester, flüssiger und gasförmiger Körper. 2) Elemente der Optik, Fortpflanzung und Reflexion des Lichtes, Photometer, ebene und sphärische Spiegel. 3) Elemente der Wärmelehre. Ausdehnung durch die Wärme und Änderung des Aggregatzustandes der Körper. 4) Elemente der Lehre von der Elektrizität. Erregung der Elektrizität durch Reibung. Positive und negative Elektrizität, Elektroskope, Sammelapparate, Erregung der Elektrizität durch Berührung. Voltasche Säule, galvanische Elemente, Einwirkung des Stromes auf die Magnetnadel.	Leitfaden für den Unterricht in der Naturlehre an der Marineschule von Rellstab. (Verlag von P. Toeche, Kiel).
III. Englische und französische Sprache.	
1) Niederschreiben eines deutschen Diktats in der betreffenden fremden Sprache aus dem Unterrichtsstoffe der Obersekunda eines Realgymnasiums. 2) Lesen und sofortiges Wiedererzählen in der fremden Sprache aus einem der Bildungsstufe des zu Prüfenden entsprechenden Schriftsteller.	
IV. Zeichnen.	
Anfertigung einer Freihandzeichnung unter Aufsicht.	

Bemerkungen. Das Lehrbuch von Hallerstein ist ein in Offizierkreisen sehr bekanntes. Wir können dasselbe ebenfalls nur empfehlen, da dasselbe gerade durch seine elementare Fassung praktisch erscheint.

Da das praktische Rechnen in der Marine meist nach den nautischen Tafeln von Ligowski und den darin enthaltenen Logarithmentafeln ausgeführt wird, so empfiehlt es sich, bei allen Berechnungen auf der Schule bereits mit dieser Logarithmentafel zu arbeiten. Teilweise mögen auch noch die nautischen, astronomischen und logarithmischen Tafeln von Domke in Gebrauch sein. Die vorgedruckten Erklärungen machen bei diesen Tafeln überall ein schnelles Zurechtfinden möglich. Bei allen Rechnungen ist Klarheit und Übersichtlichkeit dringend notwendig, nicht nur für die Prüfungen, sondern auch für das Leben. Wenn ein junger Mann in die Marine eintreten will, so kann ihm nicht genug empfohlen werden, sich viel mit praktischem Rechnen und Logarithmen-Aufschlagen zu beschäftigen. Dabei mag er mit einfachen, logarithmisch zu berechnenden Zahlenbeispielen anfangen, dann zu Dreiecksaufgaben und sphärisch-trigonometrischen Aufgaben übergehen. Um übersichtlich in seinen Arbeiten zu bleiben, muß er sich etwas angewöhnen, was ihm zunächst als Pedanterie erscheinen wird: Jeder Strich, auch bei den Nebenrechnungen, muß mit dem Lineal gezogen werden. Bei trigonometrischen Aufgaben soll das ausgerechnete Resultat mit Hülfe eines Maßstabes sauber konstruiert werden am Schluß. Die Formel, welche der mathematischen Berechnung zu Grunde liegt, ist jedesmal von neuem, bei jeder einzelnen Aufgabe wieder, obenan niederzuschreiben. Die Formel ist die Grundlage für das ganze Rechenschema, und bei häufiger Benutzung prägen sich beide fest dem Gedächtnis ein. Es ist dies für die Praxis von großem Wert und wird auch auf allen Navigationsschulen Deutschlands nach diesem Prinzip verfahren. Wir fügen hier ein Beispiel einer solchen astronomischen Berechnung bei.

Der zukünftige Seekadett sei auch noch darauf aufmerksam gemacht, daß er sich möglichst früh und möglichst genau mit den Begriffen der mathematischen Geographie vertraut machen muß.

Namentlich zu erwähnen wäre hierbei die Einteilung von Erd- und Himmelskugel z. B. die Kreissysteme von Weltäquator und wahrem Horizont sowie deren Kombinationen. Wer im Anfang durch die vielen Namen, Winkel und Kreise in Verwirrung gerät, wird sich leicht zurechtfinden, wenn er folgendes bedenkt: Zu einem Anzug gehören Rock, Hose, Weste und Hut. Zu jedem Kreissystem gehören Grundebene (Äquator), Achse (Weltachse) und zwei Kreisarten (Deklinationskreise und Deklinationsparallele). Damit ist das Kreissystem (des Weltäquators) völlig „angezogen".

Beispiel.

1869 den 3. Januar $\varphi = 23^0\ 14'$ Süd, $\lambda = 41^0\ 30'$ West, Augeshöhe = 5,65 m, J C. = + 1′ 10″, Barom. = 73,98 cm, Thermom. = + 13° R ungefähre Uhr-Korrektionen gegen mittlere Zeit = 0, ist zur Bestimmung der genauen Uhr-Korrektion beobachtet:

Beob. Uhr zeigt	$= 7^h\ 48'\ 24''$	$\odot$	$= 31^0\ 17'\ 30''$
	$48''$		$23'\ 15''$
	$49'\ 10''$		$27'\ 15''$
	$36''$		$33'\ 30''$
	$50'\ 30''$		$39'\ 30''$
Mitt. Ortszt. nach beob. Uhr	$= 7^h\ 49'\ 12{,}2''$	am d. 3. $\odot$	$= 31^0\ 28'\ 12'$
W Länge	$= +\ 2^h\ 46'\ 0''$	J Corr.	$= +\ 1'\ 10'$
m Greenw.	$= 10^h\ 35'$ am den 3.		$31^0\ 29'\ 22''$
r-π = 1′ 23″	$= 1^h\ 25$ vor dem	KT	$= -\ 4'\ 13''$
Th — — 3″	mitt. Mitt.		$31^0\ 25'\ 9''$
Bar = + 2″	zu Greenw.	r-π	$= -\ 1'\ 22''$
r-π = 1′ 22″			$31^0\ 23'\ 47''$
		$\odot$ r	$= +\ 16'\ 18''$
		$\ominus$h	$= 31^0\ 40'\ 5''$

$\delta = -\ 22^0\ 47'\ 47''$		14,5″	zgl	$= +\ 4'\ 53{,}9''$	1,15
$+\ 20{,}3''$		1,4		$-\ 1{,}6'$	1,4
$\delta = 22^0\ 48'\ 7{,}3''$		580	zgl	$= +\ 4'\ 52{,}3''$	460
		145			115
		20,30″			1,610″

Formel zur Berechnung des Stundenwinkels: $2 \sin \frac{2t}{2}$

$= [\cos(\varphi\text{-}\delta) - \sin h] \sec \varphi \sec \delta.$

280	90	971	33	977	413	602	92
+ 24	27	− 1	4	+ 21	5	64	7
304	630	970	1,32	998	20,65	666	64,4
	180						
	24,30						

$\varphi = 23^0\ 14'\ 0''$ ..... log sec = 0,03 673

$\delta = 22^0\ 48'\ 7''$ .... log sec = 0,03 530

$\varphi\text{-}\delta = 0^0\ 25'\ 53''$ nat cos = 99 997 0,07 202

$h = 31^0\ 40'\ 5''$ nat sin = 52 599

$z = 47\,498 \ldots$ lg z = 4,67 667

$t = 4^h\ 15'\ 46''$ Östl. ..... log t = 4,74 870

W Zt = $7^h\ 44'\ 14''$ am

Zt gl = $+\ 4'\ 52{,}3''$

mitt. Zt. = $7^h\ 49'\ 6{,}3''$ am den 3.

Beob. Uhr = $7^h\ 49'\ 12{,}2''$

Uhr Korr. = $0^h\ 0'\ 5{,}9''$ gegen mittl. Zeit.

Sonnendeklination (δ) und Zeitgleichung (Ztg. oder Zgl.) sind dem nautischen Jahrbuch von 1869 entnommen.

Was die Kenntnis fremder Sprachen anbelangt, so hat der Seemann dieselbe notwendig, um sich im Ausland verständlich machen zu können. Jeder junge Offizier kommt unzählige Male in die Lage, zum Komplimentieren an Bord fremder eingekommener Kriegsschiffe entsendet zu werden — er muß alsdann in fremder Zunge reden können. Die wahre Weltsprache ist die englische. Mit Kenntnis derselben kommt man um die ganze Erde. Französisch wird nur an ganz bestimmten Plätzen, sowie auch im Salon gesprochen. Übung in „Sprachen" ist deshalb sehr zu empfehlen. Die Hauptschwierigkeit bietet hierbei der Umstand, daß sich das Ohr an den fremden Laut gewöhnen muß, auch tritt sehr oft anfangs eine gewisse Befangenheit störend auf. Dem kann sehr oft schon in der Familie abgeholfen werden, wenn bestimmte Abende ausgemacht werden, an welchen nur englisch oder französisch gesprochen wird.

Anhang.

Ausführungsbestimmungen
für die
Annahme und Einstellung als Seekadett
in der
Kaiserlichen Marine.

---

§ 1.
Anmeldungspapiere.

Bei der Anmeldung zur Einstellung als Seekadett sind die nachfolgenden Papiere einzureichen:

1) Geburtsurkunde und Abschrift des Taufregisters.
2) Ein Nationale, nach Anlage I. Anlage
3) Der von dem Angemeldeten unter Aufsicht eines Offiziers oder Lehrers angefertigte und dahin bescheinigte Lebenslauf nach Anlage II. Anlage
4) Eine Übersicht des genossenen Unterrichts nebst den zugehörigen Schulzeugnissen, nach Anlage III. Anlage
5) Entweder
   a. ein vollgültiges Abiturientenzeugnis eines deutschen Gymnasiums oder eines deutschen Realgymnasiums,
   b. das Zeugnis über die bestandene Fähnrichsprüfung der Armee

   oder

   c. das Zeugnis für die Prima eines deutschen Gymnasiums oder eines deutschen Realgymnasiums.

   Ist der Betreffende zur Zeit der Anmeldung noch nicht im Besitz eines solchen Zeugnisses, so ist dasselbe spätestens zu dem Eintrittstermin vorzulegen.

Die vorstehend geforderten Zeugnisse müssen im Englischen das Prädikat „gut“ nachweisen.

Haben die unter a. und b. angeführten Aspiranten das Prädikat „gut“ in der englischen Sprache in der Abiturienten- oder Fähnrichsprüfung nicht erlangt, so müssen sie zur Annahme als Seekadett eine besondere Prüfung darin ablegen.

6) Die Bescheinigung eines Schwimmlehrers darüber, daß der Angemeldete schwimmen kann und eine Schwimmprobe von mindestens 30 Minuten Dauer befriedigend abgelegt hat.
7) Das Zeugnis eines Marine- oder Militäroberarztes nach Anlage IV.
8) Eine Verpflichtung über die Gewährung der Mittel zur Ausrüstung und der erforderlichen Zulage nach § 3, 1.

Anlage IV.

§ 2.
Ausrüstung.

1) Die nach Kiel einberufenen Aspiranten haben Leibwäsche für zehn Tage mitzubringen.
2) Zur Regelung und Beaufsichtigung der Bekleidungswirtschaft sämtlicher Seekadetten und Fähnriche zur See besteht bei der Marineschule in Kiel eine Seekadetten- und Fähnrichskleiderkasse. Dieselbe sorgt auch für Erzielung mäßiger Preise für die Ausrüstung der Seekadetten durch Heranziehung leistungsfähiger Lieferanten.

   Jeder Seekadett ist von seinem Eintritt an den Bestimmungen der Seekadetten- und Fähnrichskleiderkasse unterworfen.
3) Die Wahl der Lieferanten ist den Angehörigen*) der Seekadetten freigestellt. Jeder Seekadett hat aber sofort nach seiner Einstellung seinem Seekadettenoffizier den Namen des Lieferanten zu melden.

*) Unter Angehörigen ist hier immer diejenige Person zu verstehen, der die Sorge für den Unterhalt des Betreffenden oder für die Verwaltung seines Vermögens obliegt.

4) Die zu beschaffende Ausrüstung regelt sich nach Anlage V. Um aber die Abweisung unvorschriftsmäßiger Sachen zu vermeiden, empfiehlt es sich, auch die Bestellung solcher Stücke, deren Beschaffung den Angehörigen der Seekadetten nach Anlage V freisteht, dem Seekadettenoffizier und der Seekadetten- und Fähnrichskleiderkasse zu überlassen. Anlage V.

5) Den Seekadetten ist es gestattet, nach ihrer Einstellung so lange Zivilkleider zu tragen, bis die Beschaffung der Ausrüstung vor sich gegangen ist.

6) Nach der Einstellung hat sich jeder Seekadett zunächst mit einem Sergeanzug, vier Arbeitsanzügen und einer schottischen Mütze zu versehen. Die Beschaffung der übrigen in der Anlage V verzeichneten Bekleidungs- und Ausrüstungsstücke erfolgt innerhalb eines von der Direktion der Marineschule festzusetzenden Termins durch die von den Angehörigen beauftragten Lieferanten unter Leitung des Seekadettenoffiziers. Letzterer beaufsichtigt die vorschriftsmäßige Beschaffenheit der gelieferten Sachen sowie die Innehaltung der dafür festgesetzten Preise.

7) Sämtliche Bekleidungs- und Ausrüstungsstücke sind mit dem Namen des Besitzers zu zeichnen.

8) Zur Bezahlung der durch Vermittlung des Seekadettenoffiziers und der Seekadetten- und Fähnrichskleiderkasse zu beschaffenden Bekleidungsstücke (Anlage V), ist sogleich nach der Einstellung der Seekadetten von ihren Angehörigen der erforderliche Geldbetrag, welcher alljährlich von der Direktion der Marineschule ermittelt wird, bei der Kasse der Marinestation der Ostsee einzuzahlen.

9) Den Seekadetten und Fähnrichen zur See werden an Bord Handtücher und das erforderliche Kojenzeug (Bettzeug) aus Schiffsbeständen geliefert.

10) Zur Unterhaltung der Kleiderausrüstung wird von den Einkünften jedes Seekadetten und Fähnrichs zur See ein monatlicher Kleiderkassenabzug von 21 Mark einbehalten.

11) Der Bedarf zur Ergänzung von Kleidungsstücken wird durch den betreffenden Seekadettenoffizier nach dem aus dem Kleiderzustande oder dem Zweck der Reise sich ergebenden Bedürfnis festgestellt.

12) Die Beschaffung und Unterhaltung von Bekleidungs- und Ausrüstungsstücken in einer größeren Anzahl, als in der Anlage V vorgeschrieben, ist nicht gestattet.

§ 3.

Unterhaltungskosten.

1) Gleichzeitig mit der Anmeldung zur Einstellung als Seekadett haben sich die Angehörigen — siehe Anmerkung zu § 2, 3 — durch eine nach Anlage VI auszustellende Bescheinigung zur Hergabe der für die Laufbahn zum Seeoffizier erforderlichen Geldmittel zu verpflichten.

Anlage VI.

2) Die Zulagen — siehe Anlagen VI und VII — sind, auch wenn der Empfänger sich an Bord eines Schiffes befindet, seitens der Angehörigen an die im § 2, 8 erwähnte Kasse vierteljährlich so lange einzuzahlen, bis der Betreffende zum Leutnant zur See befördert worden ist. Die Einzahlung hat am ersten des Monats zu erfolgen, der demjenigen Vierteljahr, für welches die Zulagen bestimmt sind vorhergeht; nach der Einstellung als Seekadett wird der Betrag der Zulagen für vier Monate auf einmal im voraus gezahlt und später, wie vorerwähnt, vierteljährlich für weitere drei Monate ergänzt. Nach der Einstellung erhalten die Angehörigen der Seekadetten nähere Anweisung über die zu leistenden Einzahlungen.

3) Die Auszahlung der Zulagen erfolgt, wenn sich die Betreffenden am Lande befinden, unmittelbar durch die im § 2, 8 erwähnte Kasse, wenn sie sich an Bord befinden, durch die betreffende Schiffskasse.

4) Anlage VII enthält eine Berechnung der ungefähren Kosten der Laufbahn vom Seekadetten bis zum Oberleutnant zur See.

Anlage VII.

5) Über das Einkommen in den Dienstgraden vom Seekadett bis zum Oberleutnant zur See giebt die Anlage VIII Aufschluß.

Anlage VIII

§ 4.

Benachrichtigung der Ersatzbehörden.

Von der erfolgten Einstellung jedes Seekadetten sowie von der etwaigen Entlassung jedes Seekadetten oder Fähnrichs zur See hat die Direktion der Marineschule den Zivilvorsitzenden der Ersatzkommission des Wohnortes des Betreffenden — siehe Wehr-Ordnung § 25, 2, 3 und 4 — unter Angabe seines Geburtsortes und Geburtstages zu benachrichtigen.

Berlin, den 17. April 1899.

Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes.
gez. Tirpitz.

Bemerkungen. Aus den vorliegenden Ausführungsbestimmungen, sowie den Anlagen geht hervor, daß von vornherein durch eine strenge Beaufsichtigung dafür gesorgt wird, überflüssige Kosten zu vermeiden. Das Interesse der Seekadetten und ihrer Angehörigen wird in jeder Weise wahrgenommen, soweit dies irgend möglich ist. Dringend notwendig ist aber auch, daß die Angehörigen hierbei Hand in Hand mit den Behörden gehen und sich streng an diese Vorschriften halten. Dies bezieht sich ganz besonders auf die Zulagenfrage. Es ist gerade so viel gefordert als notwendig erscheint. Ein junger Mann, welcher ins Leben tritt, soll selbst einteilen, wirtschaften und haushalten lernen. Es ist deshalb keine Wohlthat für einen solchen, wenn ihm all' zu reichliche Geldmittel zur Verfügung stehen, und er sich an Ausgaben gewöhnt. Im Leben spielen die ökonomischen Verhältnisse in allen Berufsarten eine sehr große Rolle, und der tüchtigste Offizier „geht vor die Hunde", wenn er nicht geordnete Verhältnisse hat und mit aller Energie aufrecht erhält.

Muſter

Anlage 1 zu § 1, 2.

für ein Seekadettennationale.

Vorname und Zuname	a. Datum und b. Ort der Geburt	a. Stand und Wohnſitz des Vaters, b. Familienname der Mutter	Ob die Eltern am Leben ſind, wenn nicht, Angabe von Namen, Stand und Wohnſitz des Vormundes	Religion, wann konfirmiert	Angabe, ob und welche näheren Verwandten der Angemeldete in der Marine oder Armee hat	Angabe, auf Grund welches Schulzeugniſſes (§ 1, 5) die Anmeldung geſchieht	Bemerkungen
	a.	a.					
	b.	b.					

(Ort) den 19

(Unterſchrift des Vaters oder Vormundes).

Anlage II zu § 1, 3

Muſter
für einen Lebenslauf.

An dieſer Stelle wird auf der erſten Seite Vor- und Zuname des Betreffenden angegeben, Rufname unterſtrichen.

Der Lebenslauf iſt auf gebrochenem Bogen rechts zu ſchreiben, die Bogen geheftet. Der Lebenslauf ſoll enthalten: Ort und Datum der Geburt des Angemeldeten, Stand des Vaters, Familiennamen der Mutter, Konfeſſion der Eltern; ob die Eltern noch leben, ob etwa Wiederverheiratungen ſtattgefunden haben, jetziger Aufenthaltsort der Eltern oder des Vormundes; in welcher Konfeſſion der Angemeldete getauft und in welcher und wo er konfirmiert worden iſt. Darſtellung des Bildungsganges, nach der Zeitfolge geordnet, ernſtere Krankheiten, öfterer Aufenthaltswechſel und alles, was ſonſt hemmend auf den Unterricht eingewirkt hat. Es iſt anzugeben, wie weit der Angemeldete in den für die Eintrittsprüfung geforderten Unterrichtsfächern geführt worden iſt, welche deutſchen klaſſiſchen Werke und welche engliſchen und franzöſiſchen Schriftſteller er geleſen hat. Beſondere Ereigniſſe, die von Einfluß auf den Lebens- und Bildungsgang geweſen ſind. Dies alles iſt in fließender, gedrängter Schreibart zu erzählen.

Der Lebenslauf ist zu unterzeichnen:

(Ort), den ..... 19.....

.....

(Unterschrift des Angemeldeten).

Daß der ..... vorstehenden Lebenslauf unter meiner Aufsicht selbst und ohne Hülfe angefertigt hat, bescheinigt

(Ort), den ..... 19.....

.....

(Unterschrift).

Bemerkungen. Bei dieser, sowie bei allen schriftlichen, auch besonders Examenarbeiten sei darauf hingewiesen, daß „fließende und gedrängte Schreibart" ein notwendiges Erfordernis ist. Der Schreiber hat immer zu bedenken, daß seine Arbeiten nicht die einzigen sind, welche gelesen werden sollen. Es ist eine auf den Schreiber zurückfallende Rücksichtslosigkeit, wenn dem Leser unnützer, und in die Länge gehender Schwulst, oder gar undeutliche und schwer leserliche Schrift dargeboten wird. Klare Schrift und Sauberkeit, Kürze ohne Inhaltslosigkeit empfehlen überall.

Anlage III zu § 6, 4.

Muster

für eine Unterrichtsnachweisung des N. N.

(An den Lebenslauf anzuheften).

Angabe der Art des genossenen Unterrichts	Benennung des Ortes, wo der Unterricht stattfand, und der durchlaufenen Klassen.	Zeitdauer des Unterrichts, und des Verweilens in jeder einzelnen Klasse	Jahr	Monat	Bemerkungen (besonders über Ursachen etwaigen Zurückbleibens)
Privatunterricht im elterl. Hause	in Breslau	bis zum 7. Jahre	1	—	
Aufenthalt in Pensionen	beim Prediger N. N. in Görlitz	bis zum 9. Jahre	2	—	
In Progymnasien, Realschulen, Realgymnasien u. gleichgestellten Anstalten	in der Realschule zu N.	v. Michael. 19 .. bis Ostern 19 ..			
	in Quarta	.....	—	6	
In Gymnasien, Realgymnasien2c., Oberrealschulen u. gleichgestellten Anstalten	auf der Oberrealschule zu N.	von Ostern 19 .. bis Ostern 19 ..			Ich erkrankte im Sommer 19 .. und mußte deshalb 2 Monate die Schule versäumen.
	in Quarta	.....	—	6	
	in Tertia	.....	—	6	
	im Realgymnasium zu N.	von Ostern 19 .. b. Michael. 19 ..			
	in Obertertia ...	.....	1	6	
	in Unterfekunda.	.....	1	—	
In Kadettenanstalten	im Kadettenhause zu Gr.-Lichterfelde	v. Michael. 19 .. bis Ostern 19 ..			
	in Oberfekunda .	.....	—	6	
Privatunterricht als Vorbereitung zur Eintrittsprüfung	in N. beim Dr. N. N. und zwar: bei N. N. im Deutschen und Englischen	von Ostern 19 .. bis Ostern 19	—	6	
	bei N. N. in Mathematik und Zeichnen	.....	--	3	
	bei N. N. im Französischen 2c..	.....	—	3	

An Zeugnissen sind beizufügen:

a. Zeugnisse der öffentlichen Schulen und die Abgangszeugnisse.
b. Etwaige Zeugnisse über den in letzter Zeit erhaltenen Privatunterricht.

Anlage IV zu § 1, 7.

Bestimmungen,

betreffend

die ärztliche Untersuchung und die Ausstellung des Zeugnisses über einen zum Eintritt in die Marine als Seekadett Angemeldeten.

1) Das von einem oberen Marine- oder Militäroberarzt auszustellende Zeugnis soll eine Schilderung des gesamten Körperzustandes, namentlich der Sinneswerkzeuge des Untersuchten, enthalten; dasselbe hat sich nach genauer Besichtigung des entkleideten Körpers unter Angabe von Körpergröße und Brustumfang darüber besonders auszusprechen, ob der Untersuchte eine seinem Lebensalter entsprechende Kräftigkeit des Körpers (Knochen, Muskeln) hat, vollkommen gesund und frei von körperlichen Fehlern und Gebrechen sowie von wahrnehmbaren Anlagen zu chronischen, die regelmäßige Ausbildung des Körpers störenden Krankheiten ist. Alle Abweichungen vom regelrechten Körperbau sind im Zeugnisse zu erwähnen und nach ihrem Werte und Einflusse auf den späteren Lebenszweck als Seeoffizier zu beurteilen.
2) Das ärztliche Zeugnis hat sich ferner darüber bestimmt auszusprechen, ob der Untersuchte scharfe Augen, regelrechtes Farbenunterscheidungsvermögen, gutes Gehör auf beiden Ohren und fehlerfreie, nicht stotternde Sprache besitzt, oder ob er an Fehlern der Seh-, Hör- und Sprachwerkzeuge leidet, sowie daß er — seiner Angabe nach — frei von Schwindel ist.
3) Die Untersuchung des Sehvermögens und die Ausstellung des Zeugnisses hierüber hat sich auf die Feststellung des Farbensinnes und der Sehleistung, d. h. des Sehvermögens ohne Verbesserung etwaiger Brechungsfehler,

erstrecken. Es muß die Sehleistung für jedes Auge einzeln festgestellt und im Zeugnisse angegeben werden.

4) Die Prüfung auf Farbenblindheit erfolgt mittelst Wollproben oder Farbentafeln, die Prüfung auf Sehleistung mittelst der Snellenschen Sehproben; die erlangten Ergebnisse sind im Zeugnisse in ungekürzten Zahlen auszudrücken.

5) Wenn die Sehleistung nicht als regelrecht (=1) erkannt wird, ist zunächst mit dem Augenspiegel festzustellen, ob krankhafte Veränderungen der inneren Teile der Augen vorhanden sind; zutreffenden Falls ist der Untersuchte als untauglich zu erachten.

6) Wenn solche Veränderungen nicht nachgewiesen werden, sind bezüglich des Grades der Sehleistung folgende Grenzen festzuhalten:

   a. Bei Sehleistung $=\frac{3}{4}$ sind die Untersuchten noch als tauglich für den Seedienst zu erachten;

   b. bei Sehleistung zwischen $\frac{3}{4}$ und $\frac{1}{2}$ sind sie nur dann tauglich, wenn durch Brillengläser die Verminderung der Sehleistung vollständig beseitigt werden kann.

   c. Bei Sehleistung $=\frac{1}{2}$ und darunter liegt Untauglichkeit vor.

7) Durch Farbenblindheit wird Untauglichkeit bedingt.

8) Am Schlusse des Zeugnisses ist anzugeben, daß dem Aussteller diese vorstehenden Bestimmungen bekannt sind.

9) Eines besonderen dienstlichen Befehls zur Untersuchung und Ausstellung des Zeugnisses bedarf es nicht.

Bemerkungen. Die Wichtigkeit guten Sehvermögens ohne Farbenblindheit wird jedem Laien aus folgender Überlegung klar werden: Die Geschwindigkeit der modernen Dampfer hat sich gegen ältere Dampf- oder Segelschiffe enorm gesteigert. Vom Insichtkommen bis zum Passieren zweier Schiffe vergeht nur ein sehr geringer Zeitraum. Der Seemann hat aber beim Insichtkommen von Gegenseglern schon die Frage aufzuwerfen: „Muß ich ausweichen

nach den Bestimmungen oder nicht?" Ein zu spätes Sehen, oder eine falsche Beantwortung dieser Frage bringt Schiff und Besatzungen in äußerste Gefahr. Bei Nacht sind durch internationale Gesetze alle Schiffe gezwungen, an Steuerbord grünes, an Backbord rotes Licht zu führen. Auch dieses geschieht nur, um die Gefahr des Zusammenstoßes zu verhindern, denn aus dem Sehen von grün, oder rot, bezw. grün und rot läßt sich die Lage des ankommenden Schiffes bestimmen. Wer grün und rot nicht zu unterscheiden versteht, ist natürlich unfähig zur richtigen Überlegung und Handlung und wird sich beim Manöverieren unsicher zeigen. Unsicherheit bringt unklares Manöverieren hervor, — daß ist aber fast immer der Grund für die eintretende Kollision. Auf das Ablesen von Signalen mit farbigen Flaggen und Lichtern wollen wir hier nicht weiter eingehen.

Schwerhörigkeit macht den Dienst fast unmöglich, denn es handelt sich oft genug um schnelles Handeln. Wie soll aber jemand schnell handeln, wenn er an ihn gemachte Meldungen nur langsam oder gar falsch versteht. Welche Rolle das Gehör zu spielen vermag, geht auch aus dem nachstehenden Beispiel hervor: Die dänischen Postdampfer, welche Kiel anlaufen, kommen selbst bei dickem und nebeligem Wetter ein. Die Tiefe des Wassers läßt sich am veränderten Ton im Geräusch von Schiffsschraube oder Rad erkennen. Es kommen auch eine ganze Anzahl akustischer Signale für den Seefahrer in Anwendung z. B. Nebelsirenen.

Anlage V zu § 2, 4.

Verzeichnis
der Ausrüstung für neu eintretende Seekadetten.

Lfd. Nr.	Anzahl und Bezeichnung der Bekleidungs- und Ausrüstungsstücke	Bemerkungen
	I. Bekleidungsstücke.	
1	Ein Regenmantel	Werden durch Vermittelung des Seekadettenoffiziers- und der Seekadetten- und Fähnrichskleiderkasse von den Lieferanten beschafft.
2	Ein Düffelüberzieher	
3	Eine Tuchjacke	
4	Zwei Tuchhosen	
5	Eine Tuchweste	
6	Zwei Sergejackets	
7	Zwei Sergehosen	
8	Eine Sergeweste	
9	Vier weiße Röcke	
10	Vier weiße Hosen	
11	Eine blaue Mütze mit Band und Abzeichen	
12	Zwei weiße Mützengestelle mit desgl	
13	Sechs weiße Mützenbezüge	
14	Zwei schottische Mützen	
15	Sechs Flanellhemden	
16	Sechs Arbeitsblusen	Werden durch Vermittelung des Seekadettenoffiziers u. der Seekadetten- u. Fähnrichskleiderkasse von dem Marine-Bekleidungsamte in Kiel beschafft.
17	Sechs Arbeitshosen	
18	Ein Paar Wasserstiefel	
19	Ein Dutzend weiße Oberhemden, mit glattem, faltenlosem und ungesticktem Einsatz, ohne Manschetten	Dürfen von den Angehörigen selbst beschafft werden.
20	Zwei Dutzend weiße Stehkragen, eckig und vorn geschlossen	
21	Ein Dutzend Paar weiße Manschetten	
22	Sechs Nachthemden	
23	Zwei Dutzend Taschentücher	
24	Sechs Unterhemden	
25	Sechs Unterhosen	
26	Zwei Dutzend Paar Strümpfe	

Lfd. Nr.	Anzahl und Bezeichnung der Bekleidungs- und Ausrüstungsstücke	Bemerkungen
27	Sechs Schlipse aus schwarzer, undurchsichtiger und ungemusterter Seide, als glatte, gebundene Schleife zu tragen 1,5—4 cm breit)	Dürfen von den Angehörigen selbst beschafft werden.
28	Sechs Paar waschlederne, weiße Handschuhe	
29	Sechs Paar weiße Zwirnhandschuhe	
30	Ein Paar schwarze kalblederne Zugstiefel mit glattem Oberleder	
31	Zwei Paar schwarze Lederschuhe mit Doppelsohlen	
32	Zwei Paar braune Segeltuchschuhe m. Lederbesatz	
33	Zwei Waschsäcke	
34	Zwei waschbare Stiefelsäcke	
	II. Ausrüstungsstücke.	
35	Ein Loggbuch	Werden auf Kosten der Empfänger seitens der Marineschule beschafft.
36	Ein Notizbuch, sowie sechs Hefte zu Notizen beim Unterricht	
37	Ein Rollenbuch	
38	Bücher und Vorschriften nach Angabe der Direktion der Marineschule	
39	Ein Dolch mit Koppel	
40	Reserveknöpfe und Schnallen	Dürfen von den Angehörigen selbst beschafft werden.
41	Ein Taschenmesser, für den Gebrauch in der Takelage geeignet	
42	Ein Nähzeug	
43	Ein Schreibzeug	
44	Eine Haarbürste	
45	Zwei Zahnbürsten	
46	Eine Nagelbürste	
47	Ein großer Kamm	
48	Ein enger Kamm	
49	Ein Handspiegel	
50	Eine Kleiderbürste	
51	Eine Seifendose	
52	Eine Badehose	

*) Die unter II erwähnten Gegenstände sind aus der Löhnung zu unterhalten.

Bemerkung. Junge Leute, welche zur Schreibfaulheit neigen, machen wir bei Nr. 43 darauf aufmerksam, daß dieses Schreibzeug nicht nur zur Anfertigung dienstlicher, also gezwungener, Arbeiten verlangt wird. Es läßt sich auch dazu benutzen, eine recht lebhafte Korrespondenz mit der Heimat zu unterhalten. Eltern und Geschwister lesen gern ausführliche Schilderungen aus dem Ausland und von dem Schiffsleben. Wer letzteres im deutschen Volk bekannt macht, sei es auch nur in Briefen an Angehörige, macht sich um die Flotte verdient, indem er Kenntnis des Seewesens verbreitet und Interesse dafür erweckt. Gerade im fleißigen Briefschreiben liegt auch eine dankbare Anerkennung all' der tausend Mühen und Sorgen, welche Eltern und Erzieher mit dem Schreiber und für ihn gehabt und getragen haben, auch noch tragen. Dankbarkeit ist aber stets ein Zeichen nobeler, echter Offiziers-Gesinnung. Wer kaum eine Zeile für seine Angehörigen übrig hat, zeigt sich als krasser Egoist. Er degradiert seine Angehörigen zu dem „Portemonnaie", aus dem die zur Laufbahn nötigen Mittel genommen werden.

Anlage VI zu § 3, 1.

Muster

zur

Verpflichtung, bezüglich Hergabe der für die Laufbahn zum Seeoffizier erforderlichen Geldmittel.

Die Vorschriften für die Ergänzung des Seeoffizierkorps, sowie die zugehörigen Ausführungsbestimmungen für die Annahme und Einstellung als Seekadett in der Kaiserlichen Marine sind mir bekannt.

Ich verpflichte mich danach, für meinen zur Einstellung als Seekadett angemeldeten (Sohn, Enkel, Neffen, Mündel) N. N.

a. Die erste Ausrüstung bei der Einstellung als Seekadett zu beschaffen.

b. Eine monatliche Zulage von mindestens 40 Mark bis zur Beförderung zum Offizier und alsdann bis zur Beförderung zum Oberleutnant zur See eine weitere Zulage von monatlich 50 Mark zu zahlen.
c. Während der einjährigen Kommandierung desselben zur Marineschule außerdem noch einen Unterhaltungszuschuß von mindestens 240 Mark einzuzahlen.
d. Die Kosten der Ausrüstungen während der Fähnrichszeit und nach erfolgter Beförderung zum Offizier zu tragen.

(Ort), den ..... 19.....

.....
(Unterschrift).

Anlage VII zu § 3, 4.

Berechnung
der
ungefähren Kosten der Laufbahn vom Seekadetten bis zum Oberleutnant zur See.

Erstes Jahr.

1)	Vollständige Eintrittsausrüstung, einschließlich Schuhwerk und Wäsche ꝛc., etwa	800 Mk.
2)	Zulage für 12 Monate, je 40 Mk. . . .	480 „
	zusammen	1280 Mk.

Zweites Jahr.

1)	Unterhaltungszuschuß während der Kommandierung auf der Marineschule	240 Mk.
2)	Zulage für 12 Monate, je 40 Mk. . . .	480 „
3)	Ergänzung der Ausrüstung	200 „
	zusammen	920 Mk.

Drittes Jahr.

1) Zulage für 12 Monate, je 40 Mk. . . .	480	Mk.
2) Ergänzung der Ausrüstung	300	„
zusammen	780	Mk.

Viertes Jahr.

1) Zulagen für 6 Monate, je 40 Mk. . . .	240	Mk.
2) Für die Offiziersausrüstung	900	„
zusammen	1140	Mk.

Mithin bis zur Beförderung zum Offizier im ganzen etwa . . . . . 4120 Mk.

Danach bis zur Beförderung zum Oberleutnant zur See (ungefähr 4 Jahre) eine jährliche Zulage von 600 Mk.

Bemerkung. Diese Berechnung ist eine ungefähre. Es ist klar, daß es in der Hand des jungen Seekadetten liegt, durch Ordnung und Überlegung die angeführte Summe zu einem Maximum zu machen, welches nicht überschritten werden darf. Im anderen Falle würde es das Minimum der Kosten bedeuten, welche der Familie zur Last fallen. In der Familie steht aber meistens der Seekadett nicht allein da. Er ist nicht der einzige, welcher Ansprüche darauf macht, in der Welt vorwärts zu kommen. Es sind auch noch Schwestern und Brüder vorhanden. Die Eltern wollen auch nicht bis zum Zusammenbrechen arbeiten. Was aber ein Sohn zu viel verbraucht, leichtsinniger Weise, das schädigt Geschwister und Eltern über die Gebühr hinaus. Knauser und Duckmäuser braucht er darum nicht zu werden. Aber Plus und Minus, Wollen und Können kann er immer im Auge behalten, sodaß er zur rechten Zeit sich selber Halt gebietet. Was war denn der Feldmarschall Graf Moltke, unseres hochverehrten Kaiser Wilhelms I. Paladin, im Anfang seiner so glanzvollen Laufbahn? Ein blutarmer, dänischer Leutnant!

Anlage VIII zu § 3, 5.

Übersicht

des

Einkommens in den Dienstgraden vom Seekadetten bis zum Oberleutnant zur See.

Das monatliche Einkommen beträgt:

1) für den Seekadetten Löhnung einschließlich Kleidergeld	40,50	Mk
2) für den Fähnrich zur See Löhnung einschließlich Kleidergeld	66,00	„
3) für den Leutnant zur See Gehalt	75,00	„
4) für den Oberleutnant zur See Gehalt einschließlich 15 Mark nicht pensionsfähiger Zulage	140,00	„

Dazu kommen:

Für 1) und 2) a. an Bord: freie Wohnung und Verpflegung

b. an Land: Verpflegungszuschuß monatlich ungefähr 15—18 Mk.

Für 3) an Land: Tischgeld monatlich ungefähr 6 Mk.

Für 3) und 4), a. an Bord: freie Wohnung und Verpflegung,

Servisbetrag monatlich . .	25,00	„
Wohnungsgeldzuschuß monatlich	18,75—22,50	„

b. an Land: Servisbetrag

monatlich im Winter	29,70—43,80	„
im Sommer . . .	21,30—31,20	„
Wohnungsgeldzuschuß monatlich	18,75—22,50	„

VII.

Schluß.

Zum Schluß sprechen wir die Hoffnung aus, daß das vorliegende Buch günstig aufgenommen werden möge und daß es in erster Linie Eltern, Vormündern, auch den zukünftigen Seekadetten ein Wegweiser sein werde. Der Wendepunkt, an welchem unser Vaterland angelangt ist, wird scharf gekennzeichnet durch die mächtig vortretende Stimmung für eine starke Flotte. Der Monat Juni des Jahres 1900 ist ein hochbedeutender geworden. Anfangs Juni beschloß der Reichstag, dem allgemeinen Bedürfnis Rechnung zu tragen, die starke Vermehrung der Flotte wurde genehmigt. Ende Juni schon zeigte es sich, wie rechtzeitig die Erkenntnis der Wahrheit den Sieg errang. Fern im Osten beginnt sich ein blutiges Drama abzuspielen, welches Streitkräfte weit über See verlangt. Deutschland entsendet seine Krieger dorthin, um Bahn zu brechen für neue Handelswege. Geschaffenes soll geschützt werden gegen den Ansturm fremden-feindlicher, den Verkehr hemmender Elemente.

Die deutsche Kriegsflotte geht Hand in Hand mit dem handeltreibenden Element. Sie ist der Bahnbrecher und Schutz des großen, internationalen Verkehrs. Wer sich dem Weltverkehr entgegenstemmt, der wird überrannt oder zurückgeworfen in sich selbst und geht in Verknöcherung mehr und mehr zurück, wie ja China am deutlichsten zeigt.

Deutschlands Zukunft liegt auf dem Wasser. Die Jugend ist die Zukunft Deutschlands — möge sie lernen, auf dem Wasser zu leben, über See zu fahren und die Heimat mit der Ferne zu verbinden.

Nicht nur die Kriegsflotte zieht erhöhte Aufmerksamkeit auf sich. Auch in der Handelsflotte regt es sich tüchtig, und ganz neue Formen treten ans Tageslicht. Die Handelsflotte zeigt ein Zurück-

gehen in der Zahl der Dampfer, dafür aber wächſt der Tonnengehalt des Total-Dampfer-Verkehrs: Die einzelnen Dampfer werden von rieſigen Dimenſionen gebaut. Die Segelſchiffahrt geht zurück, nur vier- und fünfmaſtige Schiffe tauchen auf gewiſſen Linien auf und halten ſich hier. Schiffsjungen können nur noch in geringer Zahl von ihnen ausgebildet werden. Aber das Segelſchiff iſt die Schule des Seemanns. Deshalb iſt neuerdings ein „deutſcher Schulſchiff-Verein“ zuſammengetreten, welcher ein Schulſchiff zur Ausbildung von jungen Seeleuten bauen läßt. Auch hierüber, ſowie über die Karriéren der Handelsflotte ſoll ſeiner Zeit ausführlich in einem zweiten Buch berichtet werden.

Verlag von Gebrüder Jänecke in Hannover

Das Buch der Berufe

Ein Führer und Berater bei der Berufswahl

giebt von hervorragenden Fachleuten anziehend geschriebene Gesamtdarstellungen der Hauptberufe des Mannes mit Betrachtung der wissenschaftlichen und persönlichen Voraussetzungen, Beleuchtung des richtigen Studien- und Entwickelungsganges und Belehrung über die materiellen und idealen Aussichten.

Das Buch der Berufe will unter dem Motto: „Erkenne dich selbst" allen den jungen Leuten, die vor dem Abgang von der Schule und vor dem Eintritt in das Leben stehen, ein treuer Mentor sein und dieselben durch guten Rat vor Umwegen und dem Schicksal bewahren, den Beruf zu verfehlen.

Bis jetzt erschienen die Bände:

I. Band:
Der Marineoffizier — Von Eugen Kohlhauer, Korvettenkapitän a. D.

II. Band:
Der Elektrotechniker — Von Fritz Süchting, Ingenieur des städt. Elektrizitätswerks Bielefeld

III. Band:
Der Ingenieur — Von Wilh. Freyer, Ingenieur und Lehrer an der höheren Maschinenbauschule zu Hagen i. W.

IV. Band:
Der Chemiker — Von Dr. Hermann Warnecke, Chemiker der Chem. Fabrik de Haën, List vor Hannover

Weitere Bände in Vorbereitung

Jeder Band in elegantem Leinenband und reich illustriert

Preis jedes Bandes Mk. 4.—